

CROCIERE E CITTÀ

UN *PORTUS* PER OGNI PORTO

Università degli studi di Napoli Federico II

Dottorato di ricerca in progettazione urbana XXVIII ciclo

Coordinatore: prof. Pasquale Miano

Tutor: prof.ssa Roberta Amirante

Dottoranda: Alessandra Acampora



CROCIERE E CITTÀ, UN *PORTUS* PER OGNI PORTO

Indice

- 1. IL TURISMO CROCIERISTICO, UN NUOVO MODO DI NAVIGARE IL MEDITERRANEO**
 - 1.1 Dal Grand Tour alle Crociere: “rappresentare il mediterraneo”**
 - 1.2 La crociera moderna: la differenza tra viaggio e vacanza**
 - 1.3 I porti e le città: sguardi a distanza**

- 2. L'APPRODO CROCIERISTICO: UNO SPAZIO “BORDERLINE”**
 - 2.1 Porto e città: questioni di posizione**
 - 2.2 Sul confine: soglia, bordo, limite**
 - 2.3 Punto/linea/rete: l'architettura del *portus***

- 3. TRE CASI-STUDIO**
 - 3.1 Napoli Centrale**
 - 3.2 L'altra Venezia**
 - 3.3 Marsiglia e il suo doppio**

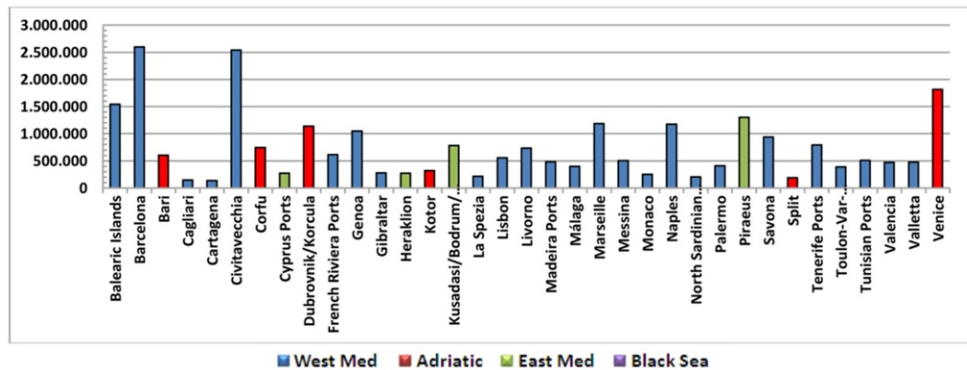
1. IL TURISMO CROCIERISTICO, UN NUOVO MODO DI NAVIGARE IL MEDITERRANEO

*Vi fu sempre nel mondo assai più di quanto gli
uomini potessero vedere quando andavano lenti,
figuriamoci se lo potranno vedere andando veloci.*

John Ruskin

Ieri. I viaggi come strumento culturale cominciano già a partire dal XVIII secolo quando i giovani aristocratici europei si spingono sulle coste del Mare Nostrum per studiarne la cultura, la politica, l'arte e le antichità. Nei secoli successivi il Mediterraneo consolida il suo ruolo di meta privilegiata. Nell'ambito del Grand Tour, le città erano tappe significative di un viaggio più complesso. Raggiunte prevalentemente da mare, presentavano la loro immagine al viaggiatore che ne coglieva lo skyline da lontano e poi le raggiungeva per farne esperienza, preparato a recepirne l'anima e a volte anche a rappresentarne il corpo.

Oggi. Il traffico crocieristico è esploso negli ultimi vent'anni con un incremento della domanda del 120% solo nell'ultima decade. La crociera nel Mediterraneo è tra gli itinerari più gettonati e tra i pochi ad assegnare alle città un ruolo centrale come punti di partenza e come tappe: *“nelle città europee, dove la storia, l'arte, l'archeologia e le bellezze naturali rappresentano un'attrazione senza uguali per i turisti di tutto il mondo, è interessante notare che la crociera, essendo l'unica attività portuale direttamente collegata al turismo, è al punto d'incontro tra questi due mondi e rappresenta una sintesi importantissima di possibili obiettivi futuri per la maggior parte delle “città d'acqua” (Capocaccia, 2001).*



Il grafico mostra il movimento passeggeri dei principali porti del Mediterraneo per il 2013
www.cruisemarketwatch/growth (www.medcruise.com)

Oggi sono le grandi compagnie marittime a proporre modelli di tour comparabili (come estensione e qualificazione delle mete) con il viaggio di formazione culturale degli intellettuali europei. Ma assolutamente incomparabili come esperienze di viaggio perché incomparabili con il passato sono le variabili tempo e spazio dentro le quali "la massa", contenuta in queste città galleggianti sceglie di muoversi; approfittando della varietà delle rotte offerte dalle maggiori compagnie di navigazione e attirata dall'idea di poter assaggiare, seppur in una logica "mordi e fuggi" l'essenza delle città mediterranee e del mare che le unisce. Ma il senso più proprio del viaggio nel Mediterraneo e nelle sue città, in apparenza elemento unificatore delle vacanze in crociera e sponsorizzato dalle compagnie, viene all'atto pratico negato dalle modalità e dai tempi ristretti di questo genere di esperienza.

È facile segnalare in negativo la differenza tra viaggio e vacanza su cui ci soffermeremo in seguito: eppure non c'è dubbio che le potenzialità legate alla dimensione di massa delle crociere potrebbe essere sfruttata in modo molto più utile sia rispetto ai vantaggi che le città toccate dal tour potrebbero avere sia rispetto alla crescita culturale dei crocieristi.

“Il tema del traffico crocieristico è una delle grandi nuove opportunità che le città devono sfruttare meglio in termini di impatto e crescita economica”. (CTUR – Cruise Traffic and Urban Regeneration - Programma Urbact II, report finale luglio 2011)

Il **turismo crocieristico** è aumentato negli ultimi anni in maniera esponenziale, dai 6 milioni di passeggeri del 1995 agli oltre 23 milioni nel 2015, il 20% dei quali solo nel Mar Mediterraneo¹. L'Italia, secondo le stime di Risposte Turismo, movimenterà nel 2015 undici milioni di crocieristi: solo nel Porto di Napoli (che mantiene il podio in terza posizione dietro Civitavecchia con 2,19 milioni di passeggeri e Venezia con 1,74 milioni) sono poco più di un milione i passeggeri movimentati e 425 le toccate nave.

Il mercato Mediterraneo ha visto triplicare in dieci anni l'offerta, detenendo il primato mondiale per posti letto disponibili. In particolare l'Italia ha potuto beneficiare della maggiore attenzione riservata al Mediterraneo da parte delle compagnie crocieristiche grazie all'enorme potenziale turistico in grado di dare valore alle proposte di itinerario che ne interessano le coste (il movimento nei porti italiani per l'anno 2015 è stimato infatti in circa 10,9 milioni di passeggeri movimentati e 4.566 toccate nave).

Ma questo incremento, che riguarda il numero di navi e il relativo numero di passeggeri, non corrisponde a un uguale incremento del flusso turistico delle città toccate. Eppure, nonostante le moderne navi da crociera offrano servizi tali da renderle di per sé destinazioni a sé stanti, l'importanza dei porti di scalo e le offerte del territorio restano comunque una prerogativa importante per dare al pacchetto crocieristico una certa attrattività. Ma le **città portuali** da un lato non godono dei benefici economici dovuti agli introiti che l'economia turistica potrebbe portare loro, dall'altro subiscono una serie di “danni

¹ I dati fanno riferimento allo “Speciale Crociere” di Risposte Turismo, una società di ricerca e consulenza particolarmente impegnata sui temi legati alla produzione e al turismo crocieristici, che ogni anno pubblica i dati e le analisi specifiche del settore.

collaterali” legati alla crescente dimensione delle navi, che ha comportato tutta una serie di interventi molto invasivi sulla morfologia dei porti determinando una condizione di separazione sempre più consistente rispetto alla città. Infatti, come si vedrà, se è vero che il traffico crocieristico rappresenta in teoria l’elemento più significativo nella relazione porto-città è anche vero che il “gigantismo” delle navi ha determinato spesso una delocalizzazione degli attracchi rispetto alle zone “storiche” dei porti e quindi una maggiore complessità nelle dinamiche di “interfaccia”.



Le rotte delle navi da crociera rendono molto significativa una dimensione di scelta: il loro tonnellaggio e il loro pescaggio (oltre che la grande “rete economica” che le sostiene) sembra obbligare la grande varietà delle rotte a concentrarsi su alcuni luoghi, capaci di accoglierle: questa scelta dà nuovo corpo a una serie di significativi spostamenti nella qualità e nella composizione dell’immagine del Mediterraneo, affidata, nella grande maggioranza degli itinerari, a città con porti di significativa dimensione e/o alla posizione geografica delle singole città.

Analizzando i numerosi itinerari proposti dalle principali compagnie crocieristiche che navigano nel mare interno (Msc, Costa Crociere, Royal Caribbean, Celebrity Cruise e altre), si possono distinguere prevalentemente due tipologie di proposte: la prima, più consistente anche per numero di itinerari, preferisce puntare sull’appeal culturale includendo nel tragitto mete

come Napoli, Barcellona, Venezia, Atene. La seconda, meno significativa in termini quantitativi, esplicita di più la natura ludica dell'itinerario, includendo prevalentemente mete che puntano sulla qualità della vita notturna come Ibiza e Palma de Maiorca o su un turismo più esplicitamente balneare come nel caso delle isole greche. I tour presentati dalle compagnie crocieristiche dividono, in linea di massima, il Mediterraneo in due settori: Mediterraneo Occidentale e Mediterraneo Orientale.

Questa distinzione è ovviamente dettata da esigenze logistiche e temporali: ma la cosa interessante è che all'interno di innumerevoli itinerari classificati con la destinazione di Mediterraneo Occidentale siano presenti tappe che non arrivano neanche minimamente a toccare il mare interno. La Royal Caribbean sotto questa denominazione propone un giro che, partendo dal Regno Unito, tocca la Spagna (Bilbao), il Portogallo (Lisbona) e le Isole Canarie.

Perché catalogare sotto la voce crociera nel Mediterraneo Occidentale un itinerario che geograficamente non si avvicina neanche lontanamente, almeno da un punto di vista geografico, a questo mare?

La risposta è legata al tema dell'immagine e dell'immaginario: le compagnie crocieristiche, evocando il "mito mediterraneo", puntano molto sull' **immagine** storicizzata delle città toccate, richiamandosi attraverso gli slogan ai viaggi colti del Grand Tour. La "crociera nel Mediterraneo" è generalmente pubblicizzata come un tour culturale, alla scoperta di quelle antiche perle che hanno da sempre affascinato gli intellettuali. D'altra parte la consistenza, la stratificazione e la varietà del patrimonio culturale mediterraneo e delle città che ne polarizzano la costa è tale che una visita lampo come quella proposta dalle compagnie crocieristiche non consente certamente di apprezzarne appieno il valore.

1.1 Dal Grand Tour alle Crociere: “rappresentare il mediterraneo”

Il mare non lo scopriamo da soli e non lo guardiamo solo con i nostri occhi. Lo vediamo anche come lo hanno guardato gli altri, nelle immagini e nei racconti che ci hanno lasciato: veniamo a conoscerlo e lo riconosciamo al tempo stesso. Abbiamo conoscenza anche dei mari nei quali non ci specchieremo né ci immergeremo mai. Raramente la visione del Mediterraneo è del tutto autonoma.

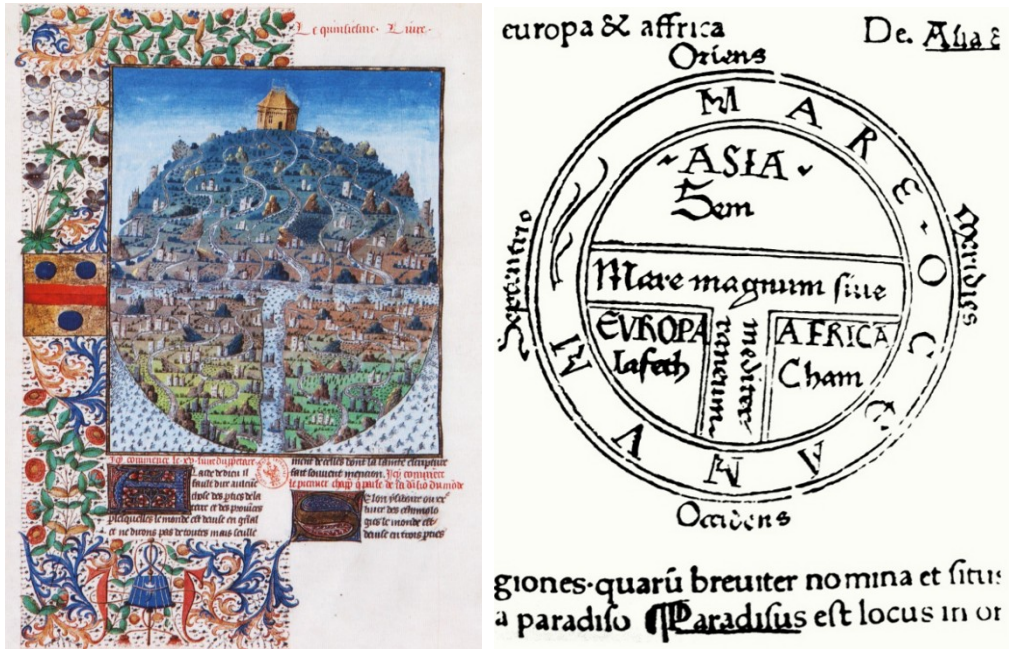
Predrag Matvejević

Fino al 17 novembre del 1869, quando fu aperto artificialmente il canale di Suez, il mar Mediterraneo era collegato al resto delle acque solo attraverso lo stretto di Gibilterra: le colonne d'Ercole, mitologico elemento di passaggio in un minaccioso mare “incognito”, ne rappresentavano il limite invalicabile².



La Tabula Rogeriana di Muhammad al-Idrisi

² Quando la terra era considerata piatta si credeva che esistesse un regno agli Antipodi nel quale gli uomini camminavano in posizione capovolta. Umberto Eco nel suo libro *Storia della terra e dei luoghi leggendari* (Bompiani) teorizza che, a differenza di quello che i più credono, già nel Medioevo molti sapevano che la terra era sferica anche se la concezione tolemaica era comunque prevalente.



A sinistra: Mappa a T, Bartolomeo Anglico, *De proprietatibus rerum* (1372)

A destra: T-O carta cristiana del mondo, pubblicata con le *Etymologiae* di Isidoro di Siviglia (Augusta, 1472)

La navigazione, mezzo principale di collegamento fino all'affermazione su larga scala del trasporto su ferro, ha consentito all'interno di questo bacino uno scambio culturale senza eguali nella storia dell'uomo.

"Da sempre il Mediterraneo si contraddistingue per essere un crocevia, un coacervo di culture, di arti, di visioni politiche anche radicalmente contraddittorie, conflittuali e incompatibili. Il paesaggio mediterraneo conserva le tracce, le cicatrici, i segni delle grandi imprese di conquista, colonizzazione, urbanizzazione, scambio e mediazione che si sono stratificate nei secoli" (Vegetti, 2010).

È proprio questa contaminazione dovuta agli scambi commerciali e alle colonizzazioni che ha reso singolare il Mare Interno.

Il Mediterraneo è da sempre oggetto di grandi studi e dibattiti proprio per la natura dicotomica di questo mare le cui contraddizioni religiose, culturali ed economiche hanno reso la sua “figura geografica” piena di sfumature, di contrapposizioni, di complementarietà.



Placido Caloiro et Oliva Atlante nautico in sei carte, 1646

Ma cosa si intende oggi quando si parla di Mediterraneo?

Da un punto di vista analitico si tratta di un oggetto difficilmente identificabile in maniera univoca; i criteri per classificarne gli elementi sono molteplici: si va dalla definizione oceanografica che comprende solo le coste bagnate dal mare a quella spesso adottata dalle Nazioni Unite che fa coincidere la regione mediterranea con tutte le circoscrizioni amministrative che dispongono di una costa che affaccia sul mare.

La particolarità delle città che si affacciano sul Mediterraneo è da un lato, quella di avere una matrice comune dovuta alle continue dominazioni e ai continui scambi culturali che nei secoli si sono succeduti; dall'altro, come è ovvio che sia, di avere caratteristiche molto diverse, dovute al clima, all'orografia, alla cultura, alla politica e anche alla religione. Il mar

Mediterraneo, quasi un lago se non fosse collegato al resto delle acque dallo stretto di Gibilterra e da poco più di un secolo dal canale di Suez, ha visto infatti sorgere sulle sue sponde le tre religioni più professate del pianeta, che da secoli continuano a creare tensioni e conflitti.

"Non esiste una sola cultura mediterranea: ce ne sono molte in seno ad un solo Mediterraneo. Sono caratterizzate da tratti per certi versi simili e per altri differenti. Le somiglianze sono dovute alla prossimità di un mare comune e all'incontro sulle sue sponde di nazioni e di forme di espressione vicine. Le differenze sono segnate da fatti d'origine e di storia, di credenze e di costumi. Né le somiglianze né le differenze sono assolute o costanti: talvolta sono le prime a prevalere, talvolta le ultime. Il resto è mitologia" (Matvejević, 2008).



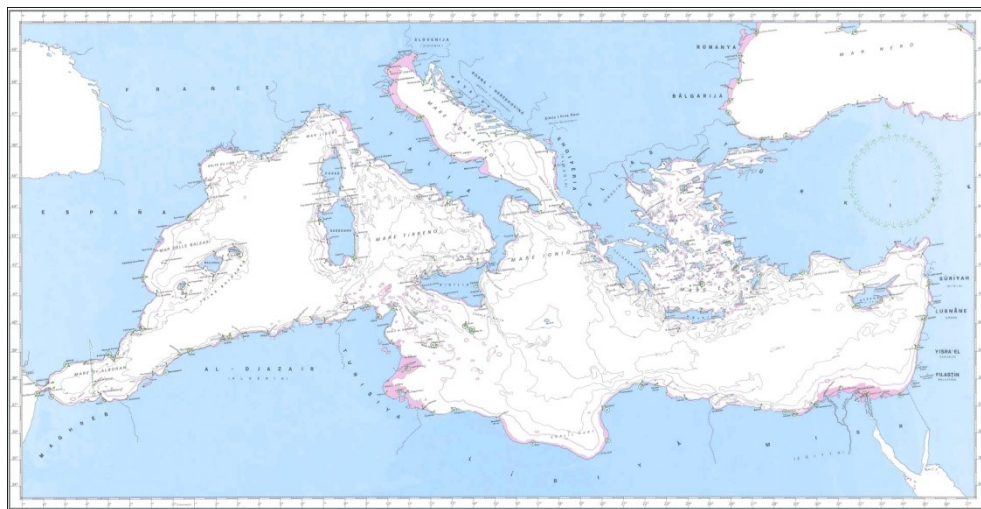
A. Parracciani, Arte erta, Mediterraneo

Interrogandosi sul Mediterraneo Braudel risponde così:

“il Mediterraneo non è un mare, ma una successione di pianure liquide più o meno larghe. Nei due grandi bacini orientale e occidentale del Mediterraneo si individuano così, tra le masse continentali diversamente avanzate, tutta una serie di mari stretti (...) La vita marittima del Mediterraneo va dunque cercata alla periferia di questi due larghi spazi” (Braudel, 1976).

E' superfluo sottolineare quanto lontana sia la distinzione che Braudel fa tra Mediterraneo orientale e Mediterraneo occidentale rispetto a quella così ammiccante e fuorviante proposta dalla Royal Caribbean, prima ricordata.

Mettere in primo piano la natura fisica di questo mare, ci consente di guardare l'insieme delle sue “pianure liquide” come una struttura continua e al tempo stesso di cogliere partizioni e dimensioni, disposizioni e conformazioni delle sue parti; e, come nella più classica delle inversioni figura/sfondo, ci consente di guardare anche alle sue sponde come a un margine unitario.



Rendendo molto più articolata la sua precedente scansione geografica del Mediterraneo in “pianure liquide”, Braudel aggiunge una nuova definizione

dedicata – ma in buona parte dovuta, vista la quantità e la qualità delle impressioni di viaggio riportate dagli intellettuali del Grand Tour - ai viaggiatori: *“Che cos’è il Mediterraneo? Mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate l’una sulle altre. Viaggiare nel Mediterraneo è trovare il mondo romano in Libano, la preistoria in Sardegna, le città greche in Sicilia, la presenza araba in Spagna, l’Islam turco in Jugoslavia... È incontrare molte vecchie cose ancora vive, che si affiancano all’ultramoderno: accanto a Venezia, falsamente immobile, la pesante agglomerazione industriale di Mestre; accanto alla barca del pescatore, che è ancora quella di Ulisse, il peschereccio devastatore dei fondali marini o le enormi petroliere. È a un tempo immergersi nell’arcaismo dei mondi insulari e sorprendersi di fronte alla giovinezza delle vecchie città, aperte a tutti i venti della cultura e del profitto, e che dopo secoli, sorvegliano e mangiano il mare”* (Braudel, 1976).

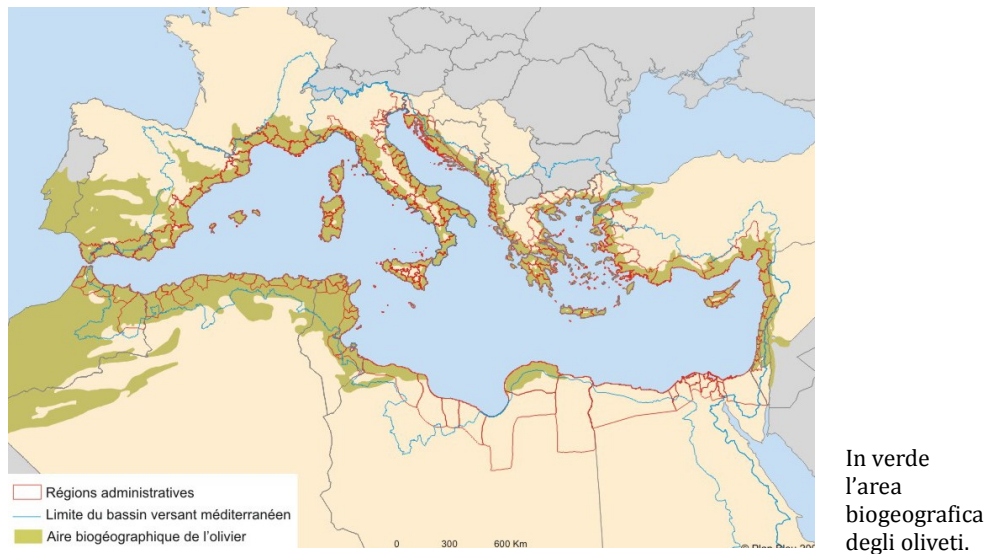
Raccontando il Mediterraneo attraverso le tre principali comunità culturali (la cultura cristiana occidentale, il mondo greco e l’Islam) Braudel dà di questo bacino una visione di gran lunga meno unitaria e pacificata di quanto la comune appartenenza geografica e i comuni interessi commerciali potessero far pensare. L’autore francese vede il Mediterraneo come un luogo fisico che mette in relazione civiltà diverse, un luogo spesso pericoloso, che proprio l’incontro e lo scontro tra diverse civiltà rende così interessante.

La costruzione di un’idea di Mediterraneo corrisponde dunque anche a un nuovo “paesaggio” di natura prevalentemente antropica. Un esempio calzante di rispondenza alla teoria dell’*“artialization”* di Alain Roger, che sottolinea come la costruzione di un paesaggio sia frutto dell’immaginazione e dell’iconografia, frutto quindi di un processo immaginario che mette insieme fattori diversi per creare una propria idea di paesaggio.

Alla dimensione geografica è difficile distinguere i caratteri di queste sponde e in particolare la loro “profondità” territoriale, se non in presenza di condizioni estremamente frastagliate o quando i rilievi interni si spingono a ridosso della costa definendo territori costieri stretti e allungati che sembrano spingere i loro abitanti ad vivere il mare e le sue vie, quasi come naturale prolungamento della terra.

Per cominciare a distinguere i sistemi insediativi della costa bisogna muoversi a scale diverse, benché la presenza delle città con porto, si annunci presto, molto prima che la rappresentazione raggiunga la scala più adatta a definire la forma e la dimensione. Certo è che sulle sue sponde sono nate le più importanti città portuali di questo settore continentale perché il mare per i popoli mediterranei è sempre stato fonte di ricchezza soprattutto grazie al commercio; la contaminazione culturale dovuta agli intensissimi scambi che per secoli hanno interessato i paesi mediterranei ha permesso agli storici, ai sociologi, agli antropologi, agli economisti, agli urbanisti, di trovare più di un comun denominatore tra gli oltre venti paesi che oggi vi si affacciano.

Non c'è dubbio comunque che nel parlare di Mediterraneo, non parliamo solo della natura liquida del bacino ma delle terre che vi si affacciano e dei popoli che ci abitano; una dimensione che si è iscritta nel valore simbolico di questo mare, che arriva fin dove cresce l'ulivo (Matvejević, 1991) e costruisce una forma di appartenenza che accomuna i suoi abitanti, caratterizzata da odori, rumori, sapori che richiamano una matrice comune.



Non evoca immagini simili parlare del Suk di Tunisi piuttosto che del mercato de La Vucciria o del Ballarò di Palermo? La casbah di Algeri con le sue stradine strette e impenetrabili non ricorda i Quartieri Bassi di Napoli?

Nell'immaginario probabilmente sì e questo immaginario probabilmente si costruisce anche su qualità e relazioni di tipo morfologico e spaziale legati a particolari "misure" e a particolari "posizioni" degli elementi in gioco che ritroviamo soprattutto lungo la costa dove le contaminazioni sono state più consistenti.

"Ricordiamoci che lungo la coste del Mediterraneo passava la via della seta, s'incrociavano la via del sale e delle spezie, degli olii e dei profumi, dell'ambra e degli ornamenti, degli attrezzi e delle armi, della sapienza e della conoscenza, dell'arte e della scienza... Dal territorio asiatico sono giunti i profeti e le religioni. Sul Mediterraneo è stata concepita l'Europa" (Matvejević, 1991).

Nei porti si svolgevano le più frenetiche attività commerciali del mare interno ed è probabilmente per questo motivo che ancora oggi i mercati possono

rappresentare i luoghi più adatti alla comprensione dei caratteri comuni, sia fisici che sociali e, in quanto strutture dello scambio sia economico che culturale, possono attivare processi di relazione tra il cittadino e lo straniero.

“Sui mercati, in particolare nelle pescherie, si pesava in vari modi. Lo spazio destinato a queste funzioni può essere paragonato a quello assunto dalle istituzioni principali: il municipio o le fortezze, i templi o i cimiteri. La politica e il commercio si fronteggiavano sulla civica piazza: o si associano o entrano in conflitt.” (Matvejević, 1991).



Mercato della Vucciria (Palermo) e il Souk (Tunisi)

Predrag Matvejević nel suo diario di bordo racconta l'importanza del Mediterraneo in maniera poetica e affascinante, cercando di descrivere tutti gli aspetti del Mare Nostrum: la geografia, i paesaggi, le città; leggendo le cartografie e allineando le riflessioni di coloro che hanno provato a delimitare e descrivere questo territorio raccolto intorno a un mare, arriva a costruire una sorta di glossario che “nomina” una serie di argomenti legati alla storia e al carattere dei popoli che si affacciano sul Mediterraneo.

E' evidente la sua consapevolezza della parzialità del racconto e della possibilità di ricostruirne tanti diversi, anche dentro il suo diario di bordo, così come ha fatto e farà chiunque vorrà conoscere il Mediterraneo.

"Accedendo al Mediterraneo, scegliamo innanzitutto un punto di partenza: riva o scena, porto o evento, navigazione o racconto. Poi diventa meno importante da dove siamo partiti e più fin dove siamo giunti: quel che si è visto e come. Talvolta tutti i mari sembrano uno solo, specie quando la traversata è lunga, talvolta ognuno di essi è un altro mare"(Matvejević, 1991).

Il punto di partenza di cui parla Matvejević rimanda proprio all'idea del viaggio che ha consentito nei secoli anche la costruzione del "mito" del Mediterraneo.

"Il Mediterraneo è un crogiolo in cui ogni popolo ha apportato ed apporta la propria cultura e dal quale ogni popolo prende e trattiene un po' di quella di tutte le altri" (Guez, 2002).

Il tema dell'immagine e della rappresentazione del paesaggio, che ha contribuito alla costruzione del mito, è stato affrontato largamente da Cesare De Seta sia nel saggio "L'Italia nello specchio del Grand Tour", nel quale analizza come i *tourists* sono riusciti a dare un'immagine unitaria al paesaggio italiano ancor prima che fosse unito politicamente, sia in "Ritratti di Città" dove ricostruisce la storia delle rappresentazioni urbane europee attraverso un'ampia selezione di carte geografiche, piante e vedute di città che trovano diffusione a partire dal XV secolo grazie all'invenzione della stampa.

Queste rappresentazioni, che tengono insieme paesaggio antropico e paesaggio naturale descrivono in maniera poetica e allo stesso realistica questi paesaggi e hanno contribuito nei secoli alla costruzione di un'immagine mediterranea.



Genova dal mare, Francesco Baratta, 1820



Livorno vista dalla cima del faro , Alfred Guesdon, 1850



Veduta del porto mercantile, Alfred Guesdon (1844)

L'architettura classica era il motivo principale del Grand Tour ma è spesso possibile riconoscere all'interno dei tanti schizzi, disegni e dipinti un grande interesse per l'architettura cosiddetta minore: muri bianchi, piccole finestre, tetti piani o coperti con volte a botte, cortili e scale all'aperto sono elementi che si ritrovano spesso nelle rappresentazioni pittoresche di questi viaggiatori e che caratterizzano gran parte dell'architettura spontanea del Mediterraneo.

“La luce mediterranea, si può dire, attraversa le esperienze di ogni uomo che pone il proprio sguardo particolare dentro il complesso universo di questo straordinario luogo della terra. Per noi architetti e per gli studiosi di architettura d'occidente la luce del Mediterraneo continua ad essere fonte diretta e indiretta di curiosità, di ricerca, di poetica, di linguaggi, di trascrizioni e di sperimentazioni” (Culotta, 2004).

Il complesso universo del Mediterraneo fatto di stratificazioni, di prospetti e di case bianche che molti hanno descritto in forme e in tempi diversi ha contribuito alla costruzione di uno stereotipo che nel tempo continua a restare immutato e che oggi, come vedremo in seguito, rappresenta lo scenario di gran parte delle campagne pubblicitarie crocieristiche.

Lo stesso Le Corbusier, ancora Ch. E. Jeanneret, a ventitre anni decide di effettuare un secondo viaggio di formazione ripercorrendo l'alveo della tradizione dei viaggiatori di fine secolo. *“Ma l'eccezionalità del viaggio lecorbusiano è nel destino che assumerà il ricordo di quanto osservato; sarà l'uso singolare delle immagini di viaggio e la continua attualizzazione e reinterpretazione del loro significato, in intrecci e relazioni a distanza, reinventati attraverso il progetto, a sancire l'esemplarità del viaggio giovanile di cui Le Corbusier stesso svelerà il più volte determinante ruolo formativo”.* (Fatigato, 2013).



Schizzi di viaggio di Le Corbusier, 7 ottobre 1911³

³ Orfina Fatigato ha recentemente aggiunto alla attentissima analisi che Giuliano Gresleri ha dedicato al viaggio in Oriente di Jeanneret una pagina nuova, ricostruendo le giornate passate a Napoli dal giovane svizzero.

Come Le Corbusier molti intellettuali, (AAalto Asplund, Barragan, Kahn, Pikionis,) e tra questi anche molti architetti del XX secolo hanno intrapreso viaggi di formazione sulle orme del Grand Tour.

"Il Mediterraneo è area di confronto dell'architettura moderna con i modelli costruiti della tradizione, i contorni del paesaggio che lo contraddistingue diventano parti integranti della composizione, i luoghi principali, anche se interni, si aprono, si concedono, si rendono complici del paesaggio" (Pitzalis, 2006).

Non pochi hanno letto l'architettura razionalista come il frutto di una volontà - da parte di architetti come Wagner, Gropius, Mendelsohn fino a Mies Van der Rohe - *"di sposare il loro funzionalismo con le belle e chiare forme greche, latine, iberiche e arabe, che il buon senso degli architetti costruttori ha profuso su tutti gli incantevoli litorali del mare nostrum"* (Belli, 1933).

Essere viste dal mare: questa è una delle straordinarie caratteristiche principali delle città del Mediterraneo: *"Nulla è più entusiasmante dell'avvicinarsi a una città a bordo di una nave. Molti viaggiatori hanno sperimentato l'arrivo in una città da mare ben prima dell'avvento delle ferrovie e degli aerei. Ma l'uomo moderno lo ha completamente dimenticato"* (Jinnai, 2006).



Le Corbusier, Istanbul

Interessato soprattutto a Pompei, Jeanneret dedica anche a Napoli un paio di giornate seguendo la guida Baedeker che lo porterà a scoprire alcuni luoghi singolari della città napoletana.



Ernest Hemingway,
Ingresso nel porto di
Napoli (anni trenta).

Non è del tutto vero, molti “uomini moderni” hanno provato questa emozione in forme “aggiornate”. E forse, quando i viaggi in piroscampo sono cominciati, il loro effetto, in termini di “esperienza” non era molto diverso rispetto a quanto vissuto dai viaggiatori del Grand Tour: *"Sul bastimento tutti erano a bocca aperta: viaggiatori, marinai, turchi, europei, bambini. Non si sentiva uno zitto. Non si sapeva più da che parte guardare, avevamo da una parte Scutari e Kadi Koi, dall'altra la collina del Serraglio; in faccia Galata, Pera, il Bosforo. Per vedere ogni cosa, bisognava girare sopra sé stessi; e giravamo lanciando da tutte le parti degli sguardi fiammeggianti, e ridendo e gesticolando per il piacere che ci soffocava. Che bei momenti, Dio eterno! [...] un minuto - si passa la punta del serraglio - intravedo un enorme spazio pieno di luce, di cose e colori: Ecco Costantinopoli! Costantinopoli sterminata, superba, sublime! Gloria alla creazione ed all'uomo! Io non avevo sognato questa bellezza!"* (De Amicis, 1877).

Ma, come è cambiata l'immagine delle città-caposaldo dei tour crocieristici mediterranei?

Il confronto con le tavole storiche ci consente di notare come, nonostante gli stravolgimenti dell'ultimo secolo, la rappresentazione dell'immagine da mare di alcune città mantenga talvolta delle caratteristiche che possono ricondurci a quella che i viaggiatori del passato potevano vedere dal ponte della nave: il caso di Napoli è emblematico rispetto a questa condizione. Talvolta, invece, lo spostamento dell'attracco crea interessanti slittamenti sintattici: un esempio per tutti è quello di Marsiglia nel quale la relazione tra il *Fort Saint Jean* all'imboccatura del porto vecchio con Notre Dame de la Garde si sostituisce, oggi che alcune navi da crociera arrivano alla Joliette, con l'immagine della cattedrale La Major.



Marseille au Moyen Âge



Una nave di medie dimensioni alla Joliette

Un ruolo fondamentale nel paesaggio dell'avvicinamento è giocato dai porti, i quali in quanto elemento spaziale di connessione tra la nave e la città rappresentano il primo impatto del crocierista con la "città sognata".

Dal ponte della nave la città si avvicina e l'immagine costruita nella testa comincia a prendere forma: inizialmente si delineano i contorni naturali, lo skyline, in un secondo momento si distingue il paesaggio antropico e i confini della città. Ci si comincia ad orientare e a riconoscere architetture, si hanno le prime suggestioni. Contorni che prima erano sfocati ora cominciano a delinearsi e il prospetto della città è proprio lì, come una quinta che delimita lo

spazio che si sviluppa alle sue spalle ma anche come una porta che aspetta di essere varcata per esplorare quello che c'è oltre. Solo da mare possiamo vedere il prospetto della città, la sua immagine: e di queste immagini abbiamo molte testimonianze nella storia della rappresentazione urbana.

L'immagine delle città mediterranea vista da mare è senza dubbio interessante, ad uno sguardo esperto, per comprendere l'evoluzione delle città mediterranee, per identificare le invarianti e le differenze, e per comprendere quanto siano ancora identitarie di una cultura mediterranea o di una più globale cultura post-moderna. Ma il turista chiamato in causa da questa tesi non ha questo obiettivo.

Non vale la pena di entrare, in questa sede, nel merito delle vacanze in crociera, se non per provare a capire quanto questo schema di viaggio, fatto di scali mordi e fuggi, finisca con il costruire (che lo si voglia o no e insieme a molte altre cose) anche un pezzetto di quello di cui oggi (nel tempo e nello spazio a noi contemporanei) parliamo quando parliamo di identità mediterranea. Nell'ambito di una più generale difficoltà di costruire immagini unitarie, compiute e definite, le grandi compagnie, già attraverso gli slogan, fanno intendere al turista che durante la "crociera sul mediterraneo" sarà possibile cogliere le tante sfaccettature del mare interno. E sicuramente la diversità delle tappe, che toccano un certo numero di paesi, consente di avere un'idea più o meno generale di alcune delle affascinanti città che si affacciano sul Mare Nostrum.

Se la contaminazione culturale dovuta agli intensissimi scambi che per secoli hanno interessato i paesi mediterranei ha permesso agli storici, ai sociologi, agli antropologi, agli economisti, agli urbanisti, di trovare più di un comun denominatore tra gli oltre venti paesi che oggi vi si affacciano è certamente

vero che una visita lampo come quella proposta dalle compagnie crocieristiche non consente di apprezzarne il valore.

Eppure i tour crocieristici, soprattutto quelli nel **Mediterraneo**, puntano molto sull' **immagine** storicizzata delle città toccate richiamandosi attraverso gli slogan ai viaggi colti del Grand Tour. La "crociera nel Mediterraneo" è infatti generalmente pubblicizzata come un tour culturale, alla scoperta di quelle antiche perle che hanno da sempre affascinato gli intellettuali, benché, come si è detto, sia per motivi di tempo sia per il genere di fruizione, non riesca neanche lontanamente a evocare quel tipo di esperienza

Dunque sarebbe certamente ingenuo pensare che oggi attraverso una vacanza in crociera si possa ricostituire un'idea unitaria di Mediterraneo.

Meno ingenuo potrebbe essere ipotizzare che l'esperienza dei crocieristi che "scendono a terra", che toccano alcune delle città "perle del Mediterraneo", possa assumere un valore diverso da quello tradizionalmente legato a uno scalo "mordi e fuggi". Un' esperienza in qualche modo "aumentata" proprio a partire dalle condizioni materiali in cui lo scalo si svolge.

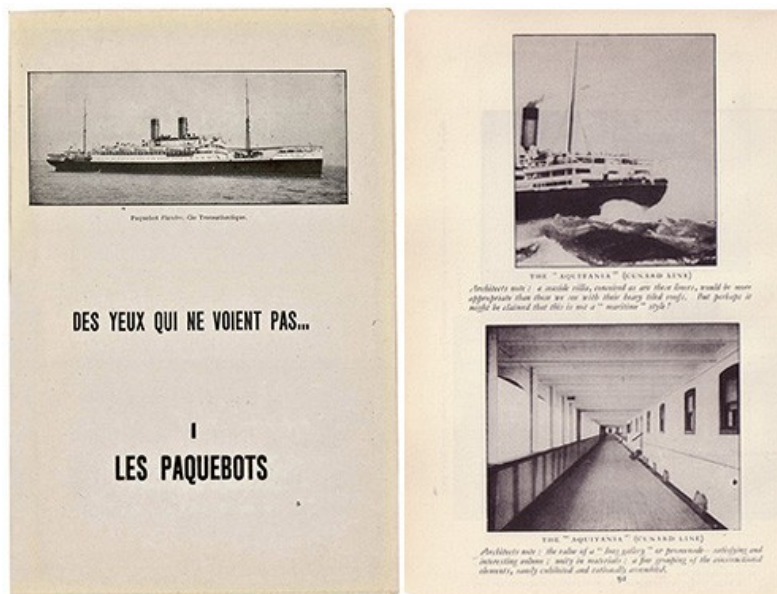
E come questa ricerca si impegna a provare, questo compito potrebbe essere in parte ancora affidato all'architettura: se a questa disciplina si continua ad attribuire la capacità di leggere lo spazio fisico, di cogliere il senso e le potenzialità delle posizioni, delle dimensioni e delle relazioni tra gli uomini e gli spazi; e se si confida ancora nella sua capacità di modificarli e di incidere, anche solo attraverso i propri strumenti tradizionali, non solo sugli aspetti materiali della dimensione spaziale ma anche su quelli immateriali della dimensione temporale.

1.2 La crociera moderna: la differenza tra viaggio e vacanza

Una grande epoca è cominciata. Esiste uno spirito nuovo... L'architettura soffoca nelle abitudini... Gli architetti vivono nella miseria dell'insegnamento scolastico... ma i costruttori di piroscafi, audaci e sapienti, realizzano palazzi accanto ai quali le cattedrali sembrano tutte piccole: e li gettano in acqua! La casa degli abitanti della terra è l'espressione di un mondo decaduto alle piccole dimensioni. Il piroscapo è la prima tappa verso la creazione di un mondo organizzato con spirito nuovo.

Le Corbusier

Profetico Le Corbusier! Rispetto al primo piroscapo, varato a Napoli il 24 giugno del 1818 lungo 38,88 metri, largo 6,15 metri e con un pescaggio di circa 2 metri, le navi da crociera hanno raggiunto delle dimensioni talmente gigantesche da non poter essere più considerate semplicemente un mezzo di trasporto.



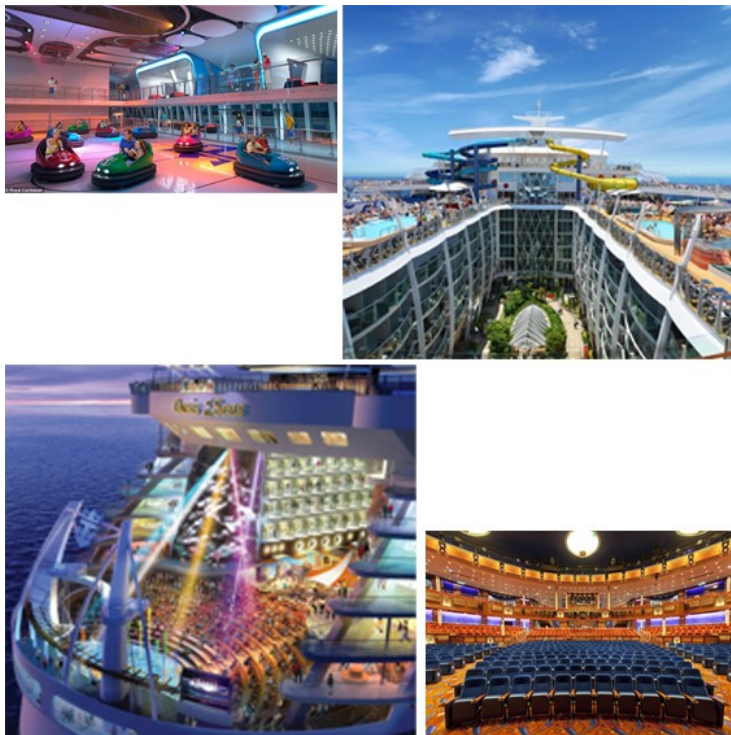
L'*Oasi of the Sea* con i suoi 362 m di lunghezza, 47 m di larghezza e 220 000 tonnellate di stazza, al momento del varo (22 novembre 2008) era la nave passeggeri più grande del mondo: ma sarà superata dalla *Harmony of the Seas* che sarà consegnata a maggio 2016. Questa, costata circa un miliardo di euro, è stata costruita presso i Chantiers de l'Atlantique per la Royal Caribbean International. I suoi numeri da record: 227 mila tonnellate di stazza lorda, 362 metri di lunghezza, 47 di larghezza e 70 di altezza, 16 ponti per i passeggeri. Potrà trasportare quasi 6.300 passeggeri, con oltre 2.200 membri dell'equipaggio. Tra le sue offerte, ben 42 Grand Suites. Dotate di Teatri, parchi acquatici, centri commerciali, ristoranti e persino campi da golf queste navi possono essere considerate un vero e proprio villaggio autosufficiente. Se il punto di vista da mare non è cambiato lo è sicuramente l'approccio che il viaggiatore ha con la città nella quale approda. Non più meta culturale, la città diventa lo sfondo o addirittura la scenografia della vacanza in crociera.



La differenza sostanziale tra **viaggi nobili** e **vacanze low cost** è insita nei due termini: viaggio e vacanza. Se i viaggi del XVIII secolo avevano come scopo principale l'accrescimento culturale attraverso lo studio e la rappresentazione della cultura classica, la vacanza, dal latino *vacantia*, rimanda al vacante, al vuoto, alla condizione di riposo che non prevede particolari attività intellettuali e fisiche.

Il viaggio vede nello spostamento la sua attività principale e nell'arrivo la sua ragion d'essere. la vacanza in crociera vede nella **nave** stessa il presupposto del viaggio, che da culturale diventa ricreativo: il crocierista è generalmente interessato più all'intrattenimento a bordo che alle mete toccate.

Insomma, per la crociera il famoso slogan che più della destinazione quello che conta è il viaggio è sempre più vero. Il viaggiatore moderno non è interessato solo alle tappe del suo viaggio ma trova nella nave tutto ciò di cui ha bisogno per la sua vacanza.



Interni dell'Oasis of the Sea.

“La brochure della Celebrity 7NC usa sempre la seconda persona plurale. È una scelta assolutamente appropriata. Perché nella concezione della brochure l’esperienza della 7NC non è descritta, ma evocata. La vera seduzione della brochure non consiste tanto nell’invito a sognare quanto nella vera e propria costruzione del sogno. Questa è sì pubblicità, ma con uno strano risvolto autoritario. (...) Nella brochure della crociera, voi siete esonerati dalla fatica di costruire il sogno. Lo fa la pubblicità al posto vostro. La pubblicità, insomma, non manipola la vostra capacità d’azione, né la ignora: semplicemente, la sostituisce.(...) La promessa non consiste nel fatto che avrete la possibilità di godervi la vacanza, ma che ve la godrete di sicuro. E loro si assicureranno che ciò accada. Studieranno in maniera microscopica ogni virgola di ogni forma di divertimento in modo che neanche la temibile azione corrosiva della vostra coscienza da adulti né la vostra volontà né i vostri terrori possano mandare il vostro divertimento a farsi fottere. (...) A bordo della Nadir, così come annuncia pomposamente la brochure a pagina 23, farò (caratteri in oro): « ... qualcosa che non fate da molto, moltissimo tempo: Assolutamente Niente» ” (Wallace, 1997).

Una delle più icastiche rappresentazioni della vacanza in crociera è stata offerta da David Foster Wallace che nel suo divertentissimo reportage narrativo dal titolo “una cosa divertente che non farò mai più” analizza tutte le sfaccettature di questo specifico settore turistico, dalle modalità, ai tempi, alle categorie di turisti:

“La Nadir di solito attracca al molo 21. Siamo stati scaricati e ammassati qui dai comandi di un megafono; ci hanno fatto oltrepassare le grandi porte di vetro del molo 21 dove altre due signore della megacompania, completamente prive di alcun senso dell’umorismo, hanno consegnato a ciascuno una piccola tessera plastificata con un numero sopra. Il numero della mia tessera è il 7. Alcune delle persone sedute accanto mi chiedono «io che sono», e immagino di dover rispondere « sono il 7»” (Wallace, 1997).

“Non penso sia un caso che le crociere extralusso 7NC attraggono per lo più persone anziane. Non parlo di vecchi decrepiti, parlo di persone sopra i cinquant’anni, per le quali sentirsi mortali è qualcosa di più di un’astrazione. La maggior parte dei corpi in mostra che si potevano incontrare a tutte le ore del giorno sulla Nadir erano in vari stadi di decomposizione” (Wallace, 1997, p. 16). Foster Wallace ironizza su una condizione che possiede un grado di veridicità: il 50% dei passeggeri delle navi ha un’età superiore ai 60 anni e una quota non indifferente presenta livelli di disabilità di vario genere (questo dato non è del tutto casuale poiché le compagnie crocieristiche sono molto sensibili a questo genere di clientela e per questo rendono le loro navi sempre più funzionali per questi soggetti). Questa condizione aumenta la dislocazione tramite autobus a svantaggio della penetrazione in città.



E’ noto che la relazione tra crociere e città non è affatto molto semplice: sia perché le immense navi spesso creano problemi di natura addirittura paesaggistica, sia perché il flusso dei crocieristi in alcuni casi non intercetta in maniera consistente l’economia della città. Diversi studi negli ultimi anni sono stati dedicati a questo tema: esempio tra tutti, il programma europeo URBACT II (2009-2011) con il progetto CTUR che ha studiato la possibilità di uno sviluppo del turismo crocieristico come opportunità per il recupero del patrimonio architettonico-urbano-portuale e lo sviluppo economico e sociale delle città di mare, in coerenza con una corretta “rigenerazione urbana” nella filosofia dell’approccio integrato (ambiente fisico, strumenti economici e sociali).

“Il tema “Traffico crocieristico e rigenerazione urbana”, trattato dalla rete tematica CTUR guidata dal Comune di Napoli nell’ambito di URBACT, appare appassionante: appassionante per le persone che vivono nelle città portuali, quelle città che hanno solo tre lati, poiché il quarto dà su un oceano o su un mare. Il progetto CTUR è dedicato a quelle città che ricevono gruppi di 2 o 3 mila turisti che sbarcano dalle loro navi crociera. I turisti desiderano scoprire il più possibile della città portuale in poco tempo e gli abitanti desidererebbero condividere la passione per la propria città.

Dove sta l’anima di una città? Nei monumenti, nei musei, nel suo paesaggio? O nel piccolo mercato di fronte ad una chiesa, nella strada nella quale si beve un caffè in un bar, nel colore dei taxi e nella agilità dei loro guidatori? Sarebbero necessari giorni e notti per scoprire ed essere pronti ad apprezzare una città, specialmente le città portuali con i loro “lati aperti”. Ma non c’è questo tempo, per i turisti in crociera. E così, come offrire, se non l’anima, almeno il profumo di Helsinki, Rostock, Varna...” (CTUR – Cruise Traffic and Urban Regeneration - Programma Urbact II, report finale luglio 2011).

Gli studi condotti finora si sono per lo più occupati di individuare i modi per realizzare una integrazione tra traffico crocieristico e città, o, per dirla in modo più sintetico, di costruire una porosità oggi quasi inesistente tra l’esperienza della crociera e l’esperienza della città. Un obiettivo molto ambizioso, perseguito con strategie disparate e spesso mancato per una oggettiva sproporzione tra la “compattezza” della struttura della vacanza a bordo e le attrattive della città, non sempre adatte alla logica “mordi e fuggi”.

Come già accennato, una delle ragioni di questa difficile integrazione va ricercata nel target dei crocieristi; un’altra è legata al fatto che, per motivi logistici, la maggior parte delle visite organizzate dalle compagnie conducono i turisti, con gli autobus o con imbarcazioni più piccole, al di fuori del contesto

urbano o anche all'interno ma con percorsi standard, prevedendo un rientro in serata, se non addirittura nel primo pomeriggio, direttamente al terminal; emblematico è il caso napoletano in cui i crocieristi vengono "dirottati" direttamente o agli scavi archeologici di Pompei o a Capri. La restante parte, anche se scende dalla nave per una visita libera, non ha comunque il tempo di costruirsi un'immagine complessiva della città che tenga insieme paesaggio e patrimonio culturale.

«Non ci interessa la bellezza o meno di una stazione marittima o di qualsiasi altra infrastruttura. Ciò che fa la differenza è la sua funzionalità, la capacità di operare in modo efficiente e veloce» così dice Anna Karini Santini, responsabile delle pubbliche relazioni per la compagnia crocieristica americana Royal Caribbean. *«La decisione che ci fa scegliere un approdo è legata soprattutto a quello che c'è alle spalle del porto»*⁴.

Questa affermazione evidenzia la scelta dei porti in base a questioni logistiche (dimensione adeguata degli ormeggi, dimensione delle banchine, stazioni marittime efficienti, collegamenti aeroportuali etc..) ma è altrettanto evidente che solo questo non basta: le escursioni dette "on shore" sono parte integrante del prodotto crocieristico e costituiscono un indicatore dell'attrattività della meta turistica e della capacità di presentarsi del territorio, in quanto le compagnie crocieristiche usufruiscono spesso degli operatori locali per l'organizzazione delle escursioni. Città come Napoli, Marsiglia o Atene sono evidentemente selezionate e appetibili dalle compagnie per essere in sé città competitive nel settore turistico: la loro offerta, sia essa locale o metropolitana è sicuramente interessante. Altri porti come quelli di Savona, Livorno, Trapani o Civitavecchia sono quasi esclusivamente di supporto allo sbarco e fanno riferimento a un richiamo turistico legato allo scalo solo per motivi logistici.

⁴ *Le crociere e il fattore terraferma*, in www.informazionimarittime.it, settembre 2014.

Quello che è certo è che, nell'ambito dell'offerta crocieristica mondiale, quella legata alla dimensione "mediterranea", soprattutto quando il porto "toccato" coincide con una città simbolo del mitologico paesaggio del Mare nostrum, conserva ancora qualche allusione alla dimensione del viaggio: ma la sua *traduzione* del viaggio in una struttura spaziale e temporale così limitata comporta una "riduzione" dell'esperienza materiale talmente significativa da ridurre la portata a una sorta di "istantanea" che al massimo può ritrarre il già noto, ciò che già si sapeva prima di partire. Che spesso coincide con i viaggi virtuali vissuti nel web o addirittura con le brochure pubblicitarie proposte dalle compagnie crocieristiche.

A partire da queste considerazioni, le domande a cui la ricerca prova a rispondere sono: è possibile fare in modo che l'esperienza della vacanza crocieristica assuma anche qualcuna di quelle del "viaggio"? È lecito pensare che questo possa avvenire in particolare quando le crociere, come quella nel Mediterraneo, sembrano segnate da una specifica dimensione culturale, seppure tradotta più in termini di immagine che non di immaginario? E' possibile che il recupero di una dimensione culturale avvenga senza pretendere di modificare profondamente lo spirito complessivo della crociera? Può l'esperienza momentanea, veloce ma concreta, dell'attracco e dello sbarco nelle città trasformarsi in un contatto più profondo, capace di costruire una forma di consapevolezza del senso del viaggio e di seppur fugace conoscenza dell'anima e del corpo delle città che ne sono le tappe? Possono insomma le città assumere un ruolo particolare in questo tentativo di contaminazione tra viaggio e vacanza? E ancora: è possibile che l'architettura e il progetto di architettura assumano un ruolo determinante nella costruzione del dispositivo materiale che può facilitare questo processo?

1.3 I porti e le città: sguardi a distanza

*Quello cui io tendo, l'unica cosa che vorrei
insegnare è un modo di guardare, cioè di essere
in mezzo al mondo.*

Italo Calvino

Il viaggio è probabilmente tra le azioni umane quella che più ci lascia impresse delle immagini; queste, sommate alla quantità di informazioni e riferimenti già acquisiti, contribuiscono tutte alla costruzione di una visione.



Vincenzo del Vecchio, illustrazioni da "Le città invisibili" di Italo Calvino

"Una volta la memoria visiva di un individuo era limitata al patrimonio delle sue esperienze dirette e ad un ridotto repertorio di immagini riflesse dalla cultura; la possibilità di dar forma a miti personali nasceva dal modo in cui i frammenti di questa memoria si combinavano tra loro in accostamenti inattesi e suggestivi. Oggi siamo bombardati da una tale quantità di immagini da non saper più

distinguere l'esperienza diretta da ciò che abbiamo visto per pochi secondi alla televisione. La memoria è ricoperta da strati di frantumi d'immagini come un deposito di spazzatura, dove è sempre più difficile che una figura tra le tante riesca ad acquistare rilievo" (Calvino, 1988).

Calvino già alla fine degli anni '80 ci poneva di fronte al fatto che rispetto al passato la quantità di informazioni visive era in costante aumento e molto probabilmente nessuno poteva immaginare dove saremmo arrivati oggi. La televisione e il web sono solo alcuni dei mezzi con i quali la società contemporanea ci subissa costantemente di informazioni. Il nostro cervello analizza quotidianamente migliaia di immagini che archivia e cataloga a seconda della loro rilevanza.

Il tema sollevato da Calvino è il tema centrale della comunicazione del Terzo Millennio e incide notevolmente con la costruzione della memoria, in questo caso del viaggiatore. Esploratori, pionieri, navigatori, conquistatori e perfino astronauti ... gli uomini da sempre si sono spinti lontano per cercare nuove terre. La vocazione all'avventura e alla scoperta è insita nell'animo umano: se prima era l'ignoto a suscitare curiosità, oggi, con le moderne tecnologie, internet e i satelliti possiamo conoscere ogni centimetro della superficie terrestre e non solo, stando comodamente seduti sul nostro divano.

La memoria e i tempi del viaggio, sono molto cambiati rispetto al passato: oggi l'itinerario lo si costruisce già da casa, navigando in rete, identificando i luoghi prima che questi vengano visitati, ci si costruisce delle aspettative che fanno parte del bagaglio che ci portiamo in viaggio.

La navigazione virtuale contribuisce all'arricchimento di questo stereotipo che il turista ha la possibilità di costruirsi in un tempo precedente alla partenza. Lo scrittore Alain de Botton nel libro "l'arte di viaggiare" sottolinea proprio

questo concetto: al giorno d'oggi il viaggio è rappresentato più dalla preparazione e quindi dalla costruzione preliminare di un'immagine personale della meta turistica che dal viaggio in sé. Quest'ultimo spesso perde così il tradizionale "fascino dell'ignoto" per tramutarsi in un elenco di "cose da fare" prima di tornare nuovamente a casa.



Napoli



Venezia



Marsiglia

Foto di Samantha Cristoforetti durante la sua missione nello spazio (2014-2015).

Si usa il termine navigare in internet cose se ci fosse un' analogia tra la rete e il mare: forse questo è vero se si pensa alla rete come a uno spazio "infinito" e da scoprire, lo slittamento semantico da un campo fisico, come quello del mare prima e del cielo dopo, a un campo figurato come il web è estremamente pertinente. Ma perché è stato scelto il termine navigare sul web e non esplorare il web?? Probabilmente perché la navigazione rimanda a una visione più romantica, al fascino più autentico del viaggio come scoperta, dell'avvicinamento progressivo, del traguardare prima di raggiungere la meta.

Quello che è certo è che, soprattutto attraverso la destrutturazione della immagine potenzialmente unitaria dei luoghi proposta dal web in termini spaziali e temporali, le notazioni foucaultiane sembrano applicabili a tutte le mete, desiderate e prefigurate, del turismo contemporaneo: *"Ci sono dunque paesi senza luogo e storie senza cronologia; città, pianeti, continenti, universi, di cui sarebbe certo impossibile trovare traccia in qualche carta geografica o in qualche cielo, semplicemente perché non appartengono a nessuno spazio. Probabilmente queste città, questi continenti, questi pianeti sono nati, come si suol dire, nella testa degli uomini o, a dire il vero, negli interstizi delle loro parole, nello spessore dei loro racconti o anche nel luogo senza luogo dei loro sogni, nel vuoto dei loro cuori; insomma è la dolcezza delle utopie"* (Foucault, 2004).

Da un punto di vista antropologico nell'immaginario cultural popolare si è sempre parlato di Mediterraneo come unità complessa e allo stesso tempo come struttura percorribile. Le pubblicità turistiche sono le prime che associano l'idea unitaria che sottende il mito mediterraneo ma al tempo stesso sottolineano la diversità culturale dei paesi che vi si affacciano giocando un ruolo decisivo nella costruzione dello stereotipo.



Il carattere persuasivo delle pubblicità di oggi arriva paradossalmente a proporre “stili di vita” mettendo in secondo piano il prodotto. Se consideriamo la crociera come un prodotto è facile intuire i motivi sottesi alla scelta comunicativa di accomunare l'esperienza del viaggio nel mediterraneo con la ragione, tutt'altro che culturale, della vacanza in crociera.

Dal *voyage pittoresque* ai social network i modi per illustrare le città sono molto cambiati. Ma quanto l'immagine che si presenta al nostro crocierista si adatta all'immagine del Mediterraneo del suo immaginario? Questo gap difficile da misurare è il centro della contraddizione della crociera nel Mediterraneo in quanto è proprio sull'immaginario e sul mito che le compagnie puntano. L'esempio già richiamato della Royal Caribbean la quale pubblicizza l'itinerario che dal Regno Unito arriva al Portogallo sotto la categoria di Mediterraneo Occidentale è significativo: in questo caso i confini geografici del mare interno si dilatano fino a inglobare all'interno di questa categoria tutti i paesi che si affacciano sul mare interno e non solo le coste lambite da esso. Per non considerare “ingannevole” questo tipo di pubblicità

dovremmo pensare a una significativa dislocazione culturale della dimensione del Mediterraneo: complessità o contraddizione?

*"Oggi il porto è un luogo di transito, di accoglienza e di espulsione veloce, in cui le navi, le merci gli uomini devono sostare il minor tempo possibile, perché il tempo è denaro"*⁵. A partire da questa verità, poco rassicurante rispetto alle questioni di carattere culturale ed economico richiamate all'inizio, la ricerca vuole provare dunque, attraverso l'architettura, a dare una "seconda occasione" alle città mediterranee toccate dalle crociere: in altri termini l'idea è quella di provare a **intercettare il crocierista**, in un tempo e uno spazio molto definiti, per trasformare la fugace gita a terra in una possibilità di sintetica conoscenza delle città in cui fa scalo ed eventualmente di provare a invogliarlo a tornarci successivamente, in quanto **più consapevole** delle caratteristiche e delle qualità dei luoghi toccati.

La sperimentazione sul tema organizzata a partire dal punto di vista della ricerca "attraverso il progetto", prova, immaginando la "invenzione" di un'architettura specifica che punta a **intercettare diversi tipi di pubblico**, a diverse scale, a trasformare un problema in un'opportunità inserendosi (e trattandone un piccolo segmento) in un dibattito che è in corso da anni sulle difficoltà della relazione porto/città.

E non a caso si sofferma sulle città portuali del Mediterraneo, città che fondano la loro storia, la loro cultura, la loro immagine e il loro commercio sulle attività portuali ma che oggi per motivi logistici hanno difficoltà a reinterpretare questo legame. Così come i porti nel corso dei secoli hanno dovuto ampliarsi progressivamente per dare la possibilità a navi, turistiche e mercantili, sempre

⁵ (Vicepresidente della Fondazione Mediterraneo), *Il turismo culturale portuale, I porti e le città*, www.euromedi.org

più grandi di attraccare, ai container di transitare sulla terraferma e alle attività cantieristiche di espandersi, così la città ha visto fortemente cambiare il suo confine sull'acqua, un bordo fisico che la separa sempre di più dal mare e che corrisponde oggi al limite giuridico e amministrativo tra le competenze comunali e le competenze portuali.

Cambia il porto, cambia la città, cambia l'immagine delle città con porto, e cambia l'immagine delle città dal porto, un'immagine che non è più unitaria, ma spesso diffratta, non solo perché la città si estende e si stratifica ma anche, come vedremo più avanti, perché il porto si estende e si disloca.

"L'immagine ambientale è il risultato di un processo reciproco tra l'osservatore e il suo ambiente. L'ambiente suggerisce distinzioni e relazioni, l'osservatore - con grande adattabilità e per specifici propositi - seleziona, organizza, e attribuisce significati a ciò che vede. (...) La coerenza dell'immagine può costruirsi in varie maniere. Nell'oggetto fisico vi può essere poco di ordinato o notevole, eppure attraverso una prolungata dimestichezza, la sua immagine mentale raggiunge identità e organizzazione. (...) Alternativamente, un oggetto visto per la prima volta può venire identificato e relazionato, non tanto perché familiare in sé stesso, ma perché rientra in uno stereotipo già costruito dall'osservatore" (Lynch, 1964).

Come si è accennato, per i passeggeri delle navi da crociera la costruzione dell'immagine "in situ" è fortemente contaminata da un immaginario preesistente, lo "stereotipo" di cui parla Lynch, che difficilmente può essere scardinato dall'esperienza quasi istantanea dell'approdo.

Certamente, in ogni caso, è ingannevole far credere che attraverso una "crociera nel Mediterraneo" si possa acquisire quella consapevolezza e quell'arricchimento culturale tipico dei viaggi "nobili". Eppure, seppure nella logica "mordi e fuggi", la momentanea percezione di un paesaggio *in situ*,

contaminato con un paesaggio *in visu* (Roger, 2001) più o meno stereotipato può forse fungere da catalizzatore per innescare un processo conoscitivo che è al tempo stesso emozionale tra l'osservatore e il paesaggio.

"Poiché lo sviluppo dell'immagine è un processo reciproco tra l'osservatore e la cosa osservata, è possibile rafforzare l'immagine attraverso artifici simbolici, attraverso la rieducazione di colui che percepisce o attraverso la ristrutturazione del suo ambiente. Si può fornire allo spettatore un diagramma simbolico di come l'ambiente sia coerentemente formato: una mappa o delle istruzioni scritte. Fintantoché egli sarà in grado di far corrispondere la realtà al diagramma, egli possiederà una chiave per relazionare le cose" (Lynch, 1964).

Lynch sembra privilegiare soprattutto un approccio *simbolico* nella sua idea di un'educazione all'immagine. L'ipotesi che è alla base di questa ricerca invece è quella di affidare almeno una parte di questa "educazione" a un elemento materiale, a una "architettura", che attraverso la sua posizione, la sua configurazione, la sua funzione e i suoi "significati" possa avvicinare anche il turista mordi e fuggi a una forma di "riconoscimento", se non di vera e propria "conoscenza", della città.

In questo senso lo spazio di soglia tra il porto e la città che rappresenta il loro punto di contatto sia spaziale che temporale - un tempo emblematicamente rappresentato, nelle città-porto mediterranee, dal mercato, il luogo dello scambio di merci che era scambio di cultura e luogo di conoscenza - potrebbe ancora oggi assumere un ruolo rilevante.

Si può ancora oggi, quando le relazioni tra porto e città sono così mutate affidare a questo luogo di contatto il ruolo rappresentativo e conoscitivo che ha avuto nella storia?

"Tutta la narrativa delle visioni mediterranee, la percezione dello spazio attraverso i percorsi, la costruzione dell'architettura attraverso la definizione del sistema di edifici e la messa in rete di punti di vista, pur senza un progetto di pianta - ma, certo, attraverso un'idea cosciente -, si effettua a partire dalla

elaborazione di un climax, soprattutto di origine greca, che ha lo scopo di definire l'architettura come sistema di interpretazione dei luoghi, sia in termini simbolici che in termini plastici. L'architettura tenta l'unità dell'opera attraverso il potente paesaggio mediterraneo sempre con una tensione pan-oramica o pan-ottica. Simultaneità della visione e sequenza dei punti di vista, sono i dispositivi dello spazio che mettono in gioco la sua costruzione in un'immagine mentale e culturale" (Di Domenico, 2012).

Come Di Domenico, riferendosi alla sfinge della casa di Axel Munthe a Capri, identifica nella sua posizione la volontà di riconoscere un punto di vista ben preciso così l'architettura che in questa ricerca viene "inventata", attraverso la sua posizione e attraverso il sistema di relazioni materiale e virtuale che prova a costruire, anticipa e prefigura il contenuto mentale del passaggio quasi "istantaneo" dei crocieristi dentro le "preziose" città mediterranee "toccate e fuggite". Città di cui essi possono cogliere da bordo l'immagine sintetica ma non la moltitudine degli elementi che ne costruiscono la complessa stratificazione materiale e culturale.

L'immagine stereotipata di cui parla Lynch si unisce in questa ricerca con le questioni temporali richiamate in precedenza portando così a ipotizzare, proprio sul breve spazio di soglia tra città e porto, e proprio nel breve tempo che segna il passaggio dei crocieristi dalla nave all'avvio della loro "escursione programmata", la costruzione di un percorso fisico che "aumenti" la loro consapevolezza della città toccata. L'immagine stereotipata e quella percepita dal ponte della nave – la cui dimensione viene in un certo senso ulteriormente "aumentata" dall'architettura del percorso, disposto su un layer superiore per non interferire con le dinamiche portuali - vengono così immediatamente contaminate da una serie di immagini reali e di veloci e simultanee esperienze spaziali, materiali e virtuali, che consentono al crocierista di costruirsi una nuova realtà "aumentata", più articolata e più concreta da mettere in relazione con il suo immaginario.

2. L'APPRODO CROCIERISTICO: UNO SPAZIO "BORDERLINE"

*Il viaggiatore riconosce il poco che è suo, scoprendo
il molto che non ha avuto e non avrà.*

Italo Calvino

Borderline <bòodèlain> s. e agg., ingl. [comp. di *border* «limite, confine» e *line* «linea»], usato in ital. come agg. – Termine che, in inglese, significa «linea di confine, linea di demarcazione» e, usato come agg., in funzione attributiva, «che è al limite fra due condizioni definite», quindi «in posizione marginale» (in partic., *b. case* «caso limite»). In psichiatria, questo termine è usato con riferimento a situazioni patologiche poste al limite fra psicosi e nevrosi.

Il termine *borderline* in questa sede viene usato per identificare lo spazio “di bordo” del porto verso la città; uno spazio che talvolta assume anche il ruolo di “passaggio” tra la città e il porto. Ma serve anche a sottolineare il cambiamento del tipo di sguardo che questa ricerca propone. Non si tratta infatti, qui, di ipotizzare un controllo da parte della cultura – o addirittura dell’architettura – sulle pratiche sociali legate alla vacanza, nella versione datane dalla crociera. Né si tratta di risolvere il problema della ricucitura tra città e traffico crocieristico in termini economici. Si tratta più semplicemente di provare a capire se in una logica *borderline* – cioè in uno spazio disposto sul bordo ma anche in una logica collaterale e in qualche modo “fuori dagli schemi” – è possibile innescare una forma di connessione fisica e culturale tra crocieristi e città, fondandola sugli stessi spazi e sugli stessi meccanismi inscritti nella logica dell’*escursione*, compresa la preferenza di molti a restare dentro il porto sicuro piuttosto che affrontare le incognite della città (soprattutto in alcune città).

Nel ragionare su questi spazi e su questi meccanismi è necessario ricostruire in maniera sintetica come si è modificata, nel corso degli ultimi due secoli, la

struttura dei porti in senso più generale e più nello specifico identificare le ricadute che queste modificazioni, dettate anche dal gigantismo delle navi da crociera, hanno portato sulle aree passeggeri e sul relativo rapporto con la città.

2.1 Porto e città: questioni di posizione

Il «molo», parola che aveva evocato in me immagini di banchine, ormeggi e onde che sbattono, finisce invece per significare, come anche «aeroporto», una zona e non una cosa concreta. Non si vedono banchine, non si vede il mare, non c'è odore di pesce o di sodio nell'aria; invece ci sono, appena entriamo nella zona del nostro molo, un sacco di navi gigantesche che nascondono quasi tutto il cielo.

David Foster Wallace

“Bisogna saper distinguere, meglio di quanto si faccia abitualmente le città costiere nel senso comune del termine dalle città portuali vere e proprie. Nelle prime, i porti sono stati spesso costruiti per necessità, mentre nelle altre sono comparsi in modo assolutamente naturale. Gli uni restano quasi sempre pontili di imbarco e sbarco o ancoraggi. Gli altri diventano spazi particolari, talvolta dei mondi. Non è possibile immaginare il mediterraneo senza quei porti. Sono città che "ci inseguono dappertutto", a quanto dice il poeta di Alessandria: ci inseguono persino nei sogni.(...)Le città più antiche sono caratterizzate da una complessa stratificazione: una certa verticalità piuttosto difficile da proteggere e da gestire. In esse le connessioni con uno o più centri storici si combinano con le relazioni tradizionali o nuove che legano la città al suo porto” (Matvejević, 1991).

La letteratura che affronta il tema delle complesse relazioni città/porto è molto consistente. Più esigue sono le riflessioni sul modo con cui queste relazioni si specificano e si articolano in relazione alle diverse “funzioni” del Porto. Quel che appare ormai assodato è che non ha senso parlare genericamente di waterfront: la loro articolazione interna dipende da una serie di relazioni specifiche che i diversi luoghi del porto costruiscono con i diversi luoghi della città.

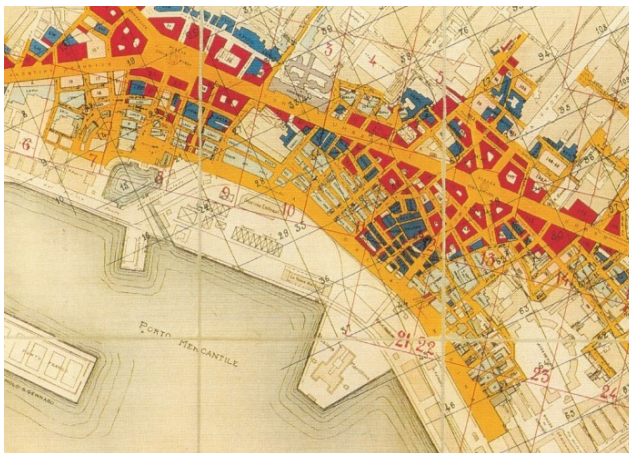
In base agli studi condotti da Vallega e Hoyle si possono ricostruire cinque fasi significative dell’evoluzione del rapporto tra la città e il porto:

Stadio	Simbolo ○ Città ● Porto	Periodo	Caratteristiche
I. Nucleo della città-porto		Dalle origini al XIX secolo	Stretta interdipendenza spaziale e funzionale tra la città e il porto
II. Espansione della città-porto		XIX - inizio XX secolo	La rapida espansione commerciale e industriale spinge il porto a svilupparsi oltre i confini urbani, con banchine lineari e industrie di prima trasformazione
III. Moderna città-porto industriale		Metà XX secolo	L'espansione industriale (specialmente quella della raffinazione) l'introduzione delle attrezzature per contenitori e ro/ro, per la loro esigenza di ampi spazi, causano la separazione tra il porto e la città
IV. Abbandono del waterfront		1960-1980	I cambiamenti delle tecnologie marittime determinano l'espansione di aree marittime industriali separate dal porto
V. Ristrutturazione del waterfront		1970-1990	Il grande porto moderno occupa grandi spazi terrestri e specchi d'acqua; rinnovamento urbano del nucleo storico



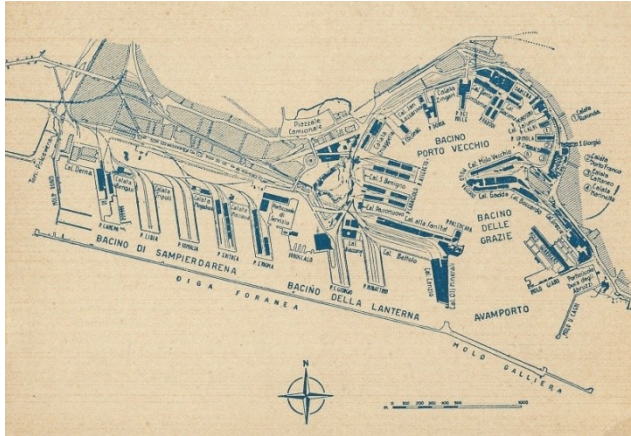
Pianta prospettica della città di Palermo,
Francesco Bertelli, 1629

La prima fase che arriva fino agli inizi del 1800 è detta della *città-porto nucleare*, la relazione porto-città in questo periodo è molto stretta sia dal punto di vista spaziale che funzionale. La morfologia portuale è legata al principio insediativo della città che, considerando il porto come elemento stesso della città, localizzerà sul mare le strade e le piazze.



Piano di Risanamento e Ampliamento della città di Napoli dei
quartieri bassi, 1904.

La seconda fase comprende tutto il XIX secolo: è in questa fase *moderna* che il porto comincia a separarsi dalla città in quanto il suo sviluppo si spinge lungo i bordi del centro urbano creando un nuovo spazio. Si generano quindi spazi legati al commercio e alla residenza dei lavoratori del porto dando luogo a dei veri e propri tessuti ibridi che non hanno tuttavia né la forma né la spazialità delle città.



Pianta del porto di Genova, 1952

La terza fase arriva fino alla metà del 1900 e vede la nascita della *città porto industriale*. Le nuove esigenze spaziali dovute per lo più allo sviluppo delle raffinerie e dell'introduzione dei container obbligano il porto a dislocarsi fuori dal centro in corrispondenza di importanti nodi infrastrutturali determinando uno sviluppo del porto e della città in parallelo.



Magazzino 26, Porto Vecchio di Trieste

La quarta che teoricamente arriva fino alla fine del secolo scorso vede *l'abbandono del waterfront* ovvero di tutte le infrastrutture portuali obsolete, il che determina una grande quantità di aree dismesse da riutilizzare. Questa fase in molti casi non è del tutto terminata poiché non tutte le grandi città portuali sono riuscite ad intervenire in questo senso lasciando ancora all'interno dell'area portuale molte zone "in attesa".



Interporto campano

L'ultima e quinta fase è quella che vede la nascita del porto distributivo: la netta separazione di alcune funzioni portuali e la dislocazione di queste in aree lontane da quelle portuali determina la creazione di una vera e propria rete che non si relaziona più con la città in maniera lineare ma determina dei poli all'interno di un quadro più ampio che non è più identificabile con la città in senso stretto, ma deve far riferimento al contesto regionale .

È in questo senso che si comincia a parlare di paesaggio portuale e delle sue connotazioni fondamentali frutto delle trasformazioni più consistenti.

“Molti hanno saputo riconoscere le qualità, anche estetiche, del paesaggio portuale, pur rintracciandole con sensibilità diverse e sostenendole con ragioni distanti dal positivistico entusiasmo ottocentesco. Ciò che resta comune, nella ricerca di queste ragioni, è la comprensione della differenza, della specificità, e perfino del paesaggio portuale e gli altri paesaggi; la consapevolezza della sua indispensabile relazione con le modalità d'uso (il che non significa necessariamente con le funzioni) dei suoi spazi e dei suoi edifici. È questa particolare connessione tra forma e uso che rende il paesaggio portuale in parte “tipizzabile”, che consente di riconoscere, anche tra luoghi portuali assai distanti,

delle somiglianze, nella configurazione e nell'assetto dei moli e delle banchine, nella distribuzione e nella tipologia degli edifici, nel loro rapporto con le strade o con i binari che li servono, più in generale nella qualità specifica degli spazi, piani, vuoti, delimitati da linee rette che non li bordano ma rappresentano la soglia tra la terra e il mare" (Amirante, 2001).

La relativa omogeneità dei porti è legata in particolar modo allo spazio "vuoto" che non equivale alla quantità di spazio libero. Il vuoto è infatti di servizio alle funzioni portuali, siano esse turistiche o mercantili ed è generalmente frutto di un puro schema gestionale e funzionale ed è quasi mai uno spazio progettato. I diversi vuoti all'interno del porto sono generalmente occupati con tempi differenziati sia dai container che dalle meganavi e questo determina modificazioni significative sull'immagine del paesaggio, non solo nella sua relazione con il mare ma anche con il territorio retrostante: *"se non altro perché i suoi spazi, che hanno in genere dimensioni assai ampie e che spesso si prolungano sul mare (per questo si identificano non solo le banchine e i moli ma anche le navi come parte integrante di questo discorso), consentono di guardare la città e il territorio da prospettive inusuali e insperate e di segnalare nuove possibilità di relazione, talvolta fisiche, talvolta solo visive"* (Amirante, 2001).

Infatti anche quando città e porto si somigliano hanno relazioni "a distanza" proprio perché trattandosi di territori diversi e sostanzialmente separati non riescono spesso a innescare forme di contatto.

"La condizione "periferica" dello spazio portuale ottocentesco rispetto al cuore della città è dovuta alla presa di coscienza di una prima rottura dell'equilibrio tra città costiera e ambito portuale, provocata dal rapido espandersi delle strutture per lo scalo e lo stoccaggio delle merci avvenuto nei grandi porti europei alla metà dell'Ottocento.

In questo periodo avviene una profonda modificazione dell'uso del suolo nell'interfaccia tra città e porto che non ha precedenti nella storia della città portuale: l'aumento dei traffici via mare e attraverso i canali e i fiumi navigabili unito al progresso nel settore dei trasporti con l'introduzione delle navi a vapore e del trasporto terrestre su ferro si scarica sul waterfront producendo una enorme proliferazione di moli, darsene e linee ferrate costiere, i cui binari si allungano fino alle estremità delle banchine portuali. L'originale assetto del margine urbano portuale settecentesco, sul cui ristretto spazio si affaccia con magniloquenza la città e dove convivono sia le attività civiche, con le loro istanze di rappresentatività, che quelle commerciali legate ai traffici marittimi o fluviali, viene strutturalmente modificato dalla creazione di un nuovo suolo artificiale, cui è presto associato un proprio statuto amministrativo, destinato immediatamente ad attività sempre più specialistiche, la cui necessità di spazio organizzato e rappresentativo è minima prevalendo invece la necessità di spazi utilitaristici, monofunzionali e residenziali a basso costo. La grande estensione del suolo artificiale, in molti casi pari a decine di ettari, configura la nascita di un nuovo territorio che si innesta sul margine costiero della città consolidata assumendo una forma distinta, la cui regola di formazione è totalmente diversa e indipendente dalle regole e consuetudini della costruzione urbana.

Per il disegno dei bacini portuali non hanno più valore le categorie progettuali di strada, piazza, tracciato, allineamento stradale, rapporto altezza-larghezza, così come perdono di significato regole compositive legate alle visuali prospettiche, alle figure architettoniche, alle strutture morfologiche e allegoriche; il nuovo territorio portuale che nasce e si sviluppa durante l'Ottocento in Europa è concettualmente più vicino al supporto di un meccanismo che a una parte di città" (Rosselli, 2005).

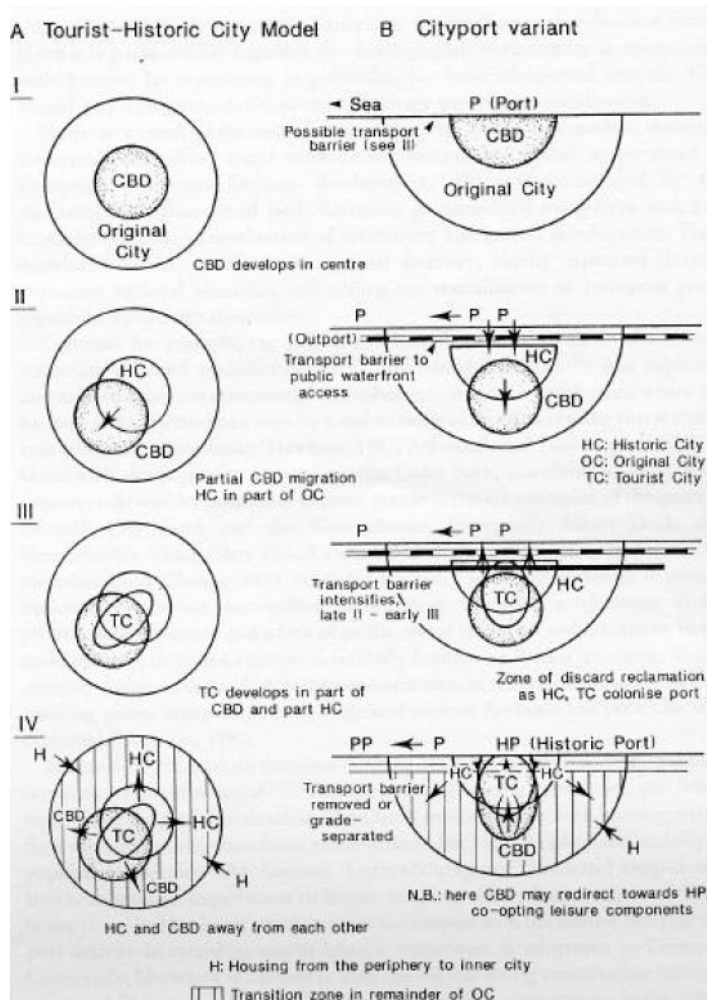
Col tempo dunque l'importanza dei porti e le caratteristiche del loro sviluppo - funzioni mercantili, raffinerie, aree cantieristiche e zone passeggeri - hanno

fatto sì che si siano generate spesso forme di conflitto tra porti e città tanto da rendere queste due entità distinte sebbene mai completamente autonome.

Quella simbiosi che Josef Konvitz definisce “urban maritime culture”, come il risultato della simbiosi tra cultura urbana e cultura marittima, che prima faceva crescere parallelamente porto e città oggi è solo funzionale; la città non desidera più il porto ma ne ha bisogno, così come il porto ha bisogno della città, delle sue infrastrutture e dei suoi servizi: *“Con l’introduzione dei bastimenti a vapore il traguardo dei 100 metri di lunghezza verrà rapidamente oltrepassato. (...) Le infrastrutture portuali si modificarono nello spazio di pochi decenni: le mura vennero abbattute per ricavare banchine di riva più ampie; i vecchi ponti furono sostituiti da larghe banchine sporgenti; i moli vennero allungati e ampliati nella loro sezione, in modo da consentire oltre d’attracco delle navi, le operazioni di carico e scarico; la ferrovia entrò nelle aree portuali, mentre a largo lunghissime dighe foranee ampliarono a dismisura lo specchio d’acqua a servizio del porto”* (Pavia, 2012).

Negli anni Novanta John Tunbridge e Gregory Ashord, urbanista e geografo, propongono di aggiungere alla relazione città-porto il fattore turismo come motivo di cambiamento di questa relazione. Le loro riflessioni mettono in luce come il porto si evolva soprattutto per fattori legati alla città-mondo quali l’apertura di mercati, la realizzazione di ferrovie o autostrade, la vicinanza di aeroporti, le leggi doganali e le geografie delle vie commerciali marittime, assieme alle tendenze del mercato. Le fasi temporali previste sono simili a quelle di Hoyle (1988), però ipotizzano che il porto industriale attivo si allontani dalla città, perché questa necessita di spazi ideali per il turismo. Provando a leggere gli accadimenti, da questo punto di vista, negli anni Sessanta è la città che espelle il porto industriale, per promuovere aree

d'interesse turistico vicino al centro storico, e non è il porto ad allontanarsi per cercare aree più idonee alle sue esigenze (Fava 2003).



La delocalizzazione fatta in funzione del turismo nel tentativo di costruire una relazione tra offerta turistica e tessuti consolidati vede spesso nel gigantismo delle navi da crociera un elemento di contraddizione.

Talvolta la delocalizzazione delle banchine dedicate alle crociere, stravolge il primo approccio con la città che, raggiunta da mare, non sarà più quella vista e raccontata dai grandi viaggiatori del passato, da Goethe a Le Corbusier, ma un luogo spesso anonimo, senza tracce di identità locale e che sembra aver cancellato l'immagine legata all'immaginario collettivo: e questo vale anche per le città del Mediterraneo.

Per motivi dovuti alla mancata programmazione ma anche per motivi amministrativi (l'Autorità Portuale, un ente pubblico dotato di personalità giuridica con funzioni finanziarie, di bilancio e amministrative fa riferimento al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e non al comune di appartenenza⁶) il porto e la città spesso non hanno relazioni felici e integrate. La barriera tra il porto e la città è molto più che un cancello: la mancanza di dialogo tra il porto e il suo "retroterra" - soprattutto negli ultimi anni, durante i quali i porti hanno subito delle trasformazioni impressionanti in tutti i settori, da quello commerciale a quello crocieristico - ha creato delle piccole e grandi "no man's land".

Già nel 1996 Ignasi de Soà Morales inseriva anche alcuni di questi spazi tra quelli che individuava come i *terrains vagues* delle città contemporanee: *"sono siti obsoleti nei quali soltanto alcuni valori residui sembrano sopravvivere, nonostante la disaffezione totale dell'attività della città. Sono, in poche parole, luoghi esterni, strani luoghi esclusi dagli effettivi circuiti produttivi della città. Da un punto di vista economico, aree industriali, stazioni ferroviarie, porti, vicinanze dei quartieri residenziali pericolose, siti contaminati, sono diventate aree dove possiamo dire che la città non esiste più. Essi sono i suoi margini, privi*

⁶ Benché all'interno del suo comitato ci siano anche i rappresentanti delle istituzioni locali: Presidente della Regione, della Città Metropolitana e Sindaco.

di qualsiasi integrazione effettiva; sono isole interne alla città svuotate di attività; sono dimenticate, sviste, resti che sono rimasti al di fuori delle dinamiche urbane. Convertite in aree semplicemente disabitate, insane e improduttive. In breve, questi sono luoghi estranei al sistema urbano, mentalmente esterni nell'interiorità fisica della città, appaiono come la sua immagine negativa tanto nel senso della critica come in quello della possibile alternativa" (de Solà Morales, 1996).

Vent'anni dopo le parole di de Solà Morales il potenziale di questi spazi è sempre più evidente. Matteo di Venosa nel libro a cura di Pepe Barbieri "infraspazi" definisce il limite tra il porto e la città come una vera e propria guerra di posizione tra i due sistemi. Da un lato la città che cerca di riappropriarsi della linea di costa dall'altro il porto che cerca *"nuovi spazi sempre più funzionali alle crescenti innovazioni tecnologiche e logistiche"* (Di Venosa, 2006).

L'autore spiega come *la soglia* tra il porto e la città che in alcuni casi del nord Europa o d'oltreoceano è stata oggetto di grandi interventi di rinnovo urbano dovuti alla deindustrializzazione dell'inner city, in Italia non ha potuto essere plasmata. Il motivo fondamentale sta nell'impossibilità da parte delle città costiere di reperire lungo la costa spazi liberi dove localizzare le funzioni portuali ormai incompatibili con quelle della città nonché nella *"più generale tendenza autarchica, del porto e della città, di gestire i rispettivi poteri e spazi di competenza.*

"È così che in Italia, se si osservano le principali città portuali, è difficile rintracciare una soglia completamente abbandonata e disponibile ad un'organica riconversione funzionale e spaziale. Al contrario, al suo interno di sovrappongono aree dismesse o sottoutilizzate, funzioni portuali altamente specializzate, attività urbane del terziario avanzato, brani di città residenziale, tessuti monumentali, giardini storici e aree archeologiche, tracce di un antico

rapporto di integrazione che legava la città al proprio mare e al proprio ambito portuale. (...) Ciò che connota, in particolare, questi complessi contesti spaziali non è tanto la natura eterogenea e frammentaria degli oggetti dislocati al proprio interno, quanto la fortissima concentrazione di differenti flussi e reti di mobilità che fanno riferimento alle molteplici attività presenti nell' area. In questa prospettiva lo spazio di tramite città-porto può essere interpretato come un potente, ma imperfetto, "spazio di connessione" entro cui scorrono, a velocità distinte e con esigenze fortemente differenziate" (Di Venosa, 2006, p. 56).

La complessità e la polifunzionalità del interfaccia porto-città per quanto molto difficile da riconvertire rappresenta un' occasione interessante per i due sistemi proprio per l'enorme quantità di flussi e di reti che si le accavallano, sia da terra che da mare.

"Mentre la morfologia urbana è descrivibile attraverso la struttura dei tracciati, dei tessuti, degli spazi recintati e dalla statica dell'abitare, diversamente il nuovo territorio portuale è definito dai perimetri, dalle interfacce, dagli spazi aperti e dalla dinamica del movimento. In questa nuova dimensione del rapporto tra città e porto, lo stesso mezzo acquico modifica la propria connotazione di elemento naturale per assumere quella di superficie infrastrutturale.

Il trasporto di merci e persone sulle vie d'acqua si organizza nello spazio e nel tempo, le società commerciali instaurano e consolidano rapporti tra sponde appartenenti a luoghi geograficamente distanti che il mezzo acquico unisce tra loro: l'avanmare rappresenta questo rapporto che è anche fisico, dal momento che la superficie d'acqua, per quanto estesa sia, è pur sempre percorribile in intervalli di tempo prestabiliti, programmabili e secondo rotte determinate. Il waterfront urbano-portuale viene ad assumere perciò una duplice connotazione che informa alla radice il significato dei suoi componenti fisici e della sua spazialità: esso è un organismo che appartiene a un tempo al mare e alla terraferma, è parte del sistema territoriale terrestre e contemporaneamente è componente fondamentale del sistema del trasporto navale; è formato da suolo e

acqua, i cui connotati specifici sono però profondamente alterati essendo l'uno del tutto artificiale e l'altra assolutamente confinata e privata del movimento" (Rosselli, 2005).

Rosselli identifica il waterfront portuale come un organismo duplice, a cavallo tra la terra e l'acqua le cui regole non sono legate alla città bensì alle logiche "marine". Queste logiche non sono legate alla specializzazione delle città costiere ma identificano nel waterfront un terzo organismo "del tutto nuovo dal punto di vista fisico e come tale ne vanno studiati i rapporti".

Come quella sui porti, anche la letteratura sui waterfront è molto ampia e segnata, nel tempo, da una progressiva attenzione per il loro carattere ibrido: tra una dimensione verticale e una estensione planimetrica, tra una classificazione tipologica e una identità paesaggistica, tra un carattere di luogo urbano e una specificità di spazio portuale.

"I waterfront urbani sono oggi una delle declinazioni più feconde delle città creative: luoghi densi ed ibridi in cui risorse, opportunità, aspirazioni e ambizioni delle città si fanno visione, nuove relazioni e progetto. La città-porto creativa è una città capace di generare nuova forma urbana, di produrre nuovo paesaggio e di alimentare attraverso il flusso perenne della cultura urbana le grandi reti relazionali, rendendole più vitali, comunicative e competitive. (...) Una città liquida non è identificabile con una linea, ma è una rete di luoghi, di funzioni, di innesti e ricuciture tra la costa e la città, tra il porto e le attività urbane.

La città liquida non è solo un'area portuale, ma è un addensarsi di funzioni produttive, relazionali, culturali, ludiche, abitative. Non è un'area chiusa e protetta, ma è un'interfaccia osmotica, è un perimetro permeabile, talvolta rigido, ma altrettante volte spugnoso. Una città liquida non è un nodo locale, ma è l'incrocio di fasci infrastrutturali (marini e terrestri) che lo attraversano, che lo alimentano: nodo di una rete sempre più planetaria di energie relazionali. Ma non è solo un nodo, è soprattutto un luogo formato dall'intersezione di usi, di

funzioni, di flussi: sintesi di spazio e di comunità. La città liquida non è un luogo dello svago, non si limita ad essere una "macchina di intrattenimento", ma è anche luogo di produzione, di commercio: macchina funzionale delicata. Infine la città liquida non è solo storia e non è solo futuro, ma è sintesi feconda di storia e prospettive: è un luogo in cui la sapiente conoscenza storica alimenta le visioni per il futuro, e in cui l'ambizione delle strategie produce un'efficace interpretazione del passato" (Carta, 2007).

Posto la tradizionale difficoltà del dialogo amministrativo tra città e porti, la "liquidità" e la "creatività di cui parla Carta a proposito del waterfront alludono certamente a un'idea di possibile connessione proprio in corrispondenza delle aree passeggeri.

La definizione di waterfront, a dispetto del significato autentico della parola, nelle interpretazioni progettuali è stata spesso schiacciata a terra, costretta nell'idea di "perimetro", al più dando di questo termine un'interpretazione non bloccata ma aperta, reticolare. Le parole di Maurizio Carta, seppure finalizzate a un discorso molto diverso rispetto a quello che sostiene questa ricerca, sembrano aprire un varco: posto che il ritorno all'immagine è una delle questioni che le caratteristiche spaziali e temporali del tour crocieristico (non solo nel Mediterraneo) riportano in primo piano, è possibile far rientrare dentro questa idea di intersezione di flussi, di funzioni, di usi, anche il tema dell'immagine della città? È possibile quindi, riprendendo alcuni temi precedentemente trattati, valorizzare ad esempio il ruolo conoscitivo legato all'esperienza dell'arrivo da mare che consente di leggere il waterfront come prospetto urbano?

L'enorme quantità di "materiali urbani recenti", che costituiscono il nuovo patrimonio urbano collettivo, ha costretto numerose città europee e d'oltreoceano ad interrogarsi per trovare nuove funzioni che – per posizione e

per dimensione - potessero essere compatibili con le nuove logiche di uso dello spazio pubblico a cavallo tra la città e il mare.

Nell'ottica dell'abitare collettivo, il tema del recupero degli spazi dismessi portuali, permette non solo logiche di integrazione tra le attività portuali e le attività urbane, la fusione dei flussi turistici con quelli cittadini ma anche - attraverso il recupero degli spazi pubblici - di nuove forme di condivisione legate alla memoria. Anche il riuso di una parte degli spazi portuali, se visto come pratica "comunitaria" e non solo come colonizzazione e costruzione di spazi stranianti per la pura "dislocazione di merci e persone", può ristabilire relazioni di continuità tra i cittadini e le "forme della città".

La risposta, per questi nodi, è stata il più delle volte trovata, come spesso accade, guardando al passato e rielaborando in chiave moderna il *genius loci* di questi luoghi: di scambio e di accoglienza.

Lo sviluppo dei waterfront nella dimensione contemporanea non può prescindere dalla cultura, come base dalla quale attingere per la crescita futura; dalla comunicazione, senza la quale non è possibile garantire il coinvolgimento, della popolazione, attore principale per la rigenerazione urbana; e dalla cooperazione-intesa come forma attiva di partecipazione per una crescita multiculturale. I tre fattori di cui parla Carta gettando le loro basi nell'identità locale e proiettano la visione di una società realmente collaborativa e multiculturale.

Con il trasferimento delle attività "pesanti" al di fuori dei porti storici, questi talvolta possono tornare a essere *porti cittadini*, in cui la funzione turistica e quella di spazio pubblico cittadino si integrano. *"Si realizza pertanto un sistema urbano costiero, in cui città e sistema portuale ricavano un reciproco vantaggio soggettivo ed una comune identità in grado di suscitare un'associazione d'immagine per cui l'una evoca inevitabilmente l'altro e viceversa. All'interno del nuovo sistema un posto particolarmente pregiato viene occupato dall'area*

centro città-porto cittadino, la cui sinergia crea un valore aggiunto in grado di stimolare vecchi e nuovi settori produttivi: primo tra tutti il turismo nelle sue declinazioni. È in questo contesto che nasce e si sviluppa il “nuovo” waterfront” (Greco, 2009).

Negli ultimi anni i progetti di rigenerazione dei porti hanno spesso puntato su questi fattori per avviare un processo partecipato e condiviso di recupero di quei nodi sia materiali che immateriali attraverso un processo di ri-funzionalizzazione: mercati e musei sono stati spesso la risposta più logica e più adatta per il recupero degli enormi spazi abbandonati che, il più delle volte, per il loro valore simbolico non vengono completamente stravolti ma riconvertiti per lasciare tracce di quell'identità marittima che le città d'acqua tengono a mantenere.

Posto che la finalità della ricerca è quella di provare, attraverso un'architettura, a trasformare lo scalo veloce in un'occasione per aggiungere all'esperienza crocieristica un qualcosa in più che possa “aumentare” anche a distanza e in un tempo breve la conoscenza della città coinvolta, e posto che il luogo scelto per effettuare la sperimentazione è stato proprio lo spazio di soglia tra città e porto, è stato naturale aggiungere all'obiettivo principale anche la creazione di una relazione tra crocieristi e cittadini nella dimensione materiale e immateriale di un comune attrattore.

Le relazioni che le aree passeggeri definiscono con i pezzi di città più prossimi, o con i tessuti storici più consolidati (quando la dislocazione periferica rende queste ultime non immediate) determinano modi diversi con cui è possibile intervenire per affrontare la questione.

A seconda che il porto si trovi al centro della città storica, ai limiti del centro o addirittura lontano dal centro è necessario prima comprendere le modalità con cui i passeggeri si spostano per raggiungere i punti di interesse e

successivamente insinuarsi nello spazio e nel tempo che questi hanno prima di “uscire dal porto”.

"Nella città di mare gli schemi formali e tipologici sono qualcosa di secondario rispetto al vero carattere di questo tipo di città, che dipende dal modo in cui - spazi e cittadini - si pongono di fronte alla questione dell'accoglienza dello straniero. La forma essenziale della città, la sua anima, è data dal modo con cui l'uomo la abita, poeticamente o no e l'accoglienza ha un ruolo importantissimo tra i riti dell'abitare. Arrivando in una città sconosciuta, il nostro timore è ancora quello di essere accolti come i Lestrigoni accolsero Ulisse ed i suoi compagni - anziché ricevere l'offerta del pane e del vino, diventare essi stessi cibo per gli abitanti, che si nutrono di carne anche umana. O di essere accolti dai Lotafagi, che offrivano il loto che fa smarrire la memoria- dunque l'identità- dunque la natura umana. Il timore di cosa troveremo allo sbarco è stato alimentato per tutta la durata del viaggio dall'atavica paura del naufragio. Dunque la città di mare deve trasformare il timore della paura nella felicità dell'ospitalità, e come sua caratteristica deve perciò essere una città porosa. Così definisce Napoli Walter Benjamin, ancora negli anni Venti del Novecento. Porosa dall'etimo di porto, ma porosa soprattutto per la sua natura intima, perché permeabile, penetrabile, perché lascia fluire la vita, perché è disposta a lasciarsi ibridare" (Nicolini, 2008).

La citazione di Nicolini serve a sottolineare un fatto importante nel tempo delle crociere: non si tratterà più di aver paura dei Lestrigoni, ma è certo che il passaggio dalla dimensione bloccata, chiusa, tutta interna e isolata della nave, allo spazio del porto, più ibrido ma pur sempre “extraterritoriale” e controllato, a quello della città, aperta e incontrollata avviene nel segno dell’aumento dell’“insicurezza”.

Per identificare le città da studiare, la ricerca è partita dall’individuazione degli itinerari delle compagnie crocieristiche, delle escursioni proposte e delle

modalità con le quali queste ultime vengono effettuate. Inizialmente, data la quantità di navi e compagnie che propongono l'itinerario Mediterraneo, la selezione è ricaduta sulle città portuali più "toccate" dalle navi, escludendo i piccoli centri e in linea di massima tutti i porti che non fossero direttamente connessi alla città.

Nell'identificazione dei casi oggetto della sperimentazione progettuale si è puntato poi a selezionare le diverse caratteristiche del percorso che i crocieristi seguono passando dalla nave al luogo dove prende avvio la loro "escursione", quasi sempre programmata.

Il punto iniziale di questo percorso è generalmente costituito dalle stazioni marittime, che spesso vengono vissute solo come la parte "burocratica" di un percorso veloce e non come l'effettivo punto di contatto tra la città e il porto, benché talvolta siano state progettate, proprio nel momento in cui il porto accentuava la sua dimensione infrastrutturale a discapito di quella urbana, come porte/passaggi verso la città, luoghi di accoglienza e di ospitalità, nella logica di cui parlava Nicolini: *"Nonostante le grandi trasformazioni del porto, il legame tra la città e l'area portuale rimase tuttavia vitale. Le banchine del porto restarono ancora a lungo un grande spazio pubblico, uno dei luoghi urbani più rappresentativi, il margine di una città che guarda al mare riconoscendovi la sua storia e il suo futuro. I moli diventarono presto i luoghi del distacco degli emigranti, luoghi di dolore e di speranza. Le stazioni marittime si imposero come le nuove architetture del porto aperte su due fronti, verso la città e verso il mare. Da un lato un prospetto urbano, dall'altro lunghe passerelle agganciavano i fianchi dei transatlantici. All'inizio degli anni '30, a Napoli, Cesare Bazzani innovò profondamente la tipologia della stazione marittima, facendo avanzare le due passerelle di accesso alle navi oltre il prospetto rivolto verso la città, quasi a volere unificare lo spazio portuale con quello della Piazza del Municipio e del Maschio Angioino"* (Pavia, 2008).

La difficoltà di percepire le stazioni marittime come l'inizio di un percorso di avvicinamento alla città è legata da un lato all'inasprimento delle logiche di sicurezza che, soprattutto per i passeggeri extra Schengen, hanno confinato le stazioni marittime dentro recinti doganali molto stretti, dall'altra al fatto che, in conseguenza del gigantismo navale più volte ricordato, le banchine dedicate alle navi di crociera sono collocate spesso fuori dai porti "storici" delle città mediterranee e talvolta anche in luoghi molto distanti dal centro urbano più consolidato.

La scelta dei casi studio è stata dettata dunque da un lato da condizioni oggettive di posizione e relazione dell'attracco rispetto alla città (e al suo contesto più prossimo) dall'altro dalla singolarità e dal dibattito che alcune città stanno suscitando proprio in relazione al rapporto tra il traffico crocieristico e la città.



A seconda della posizione degli approdi crocieristici le relazioni che le aree passeggeri e le città sono molto diverse: provare a classificare e a semplificare le modalità con le quali le stazioni marittime e le città sono in relazione può essere utile per stabilire dei parametri, delle linee guida che identificano un metodo con il quale può avvenire il contatto.

Partendo da una scala più ampia ho provato innanzitutto a identificare dove arrivassero effettivamente le navi da crociera, le più grandi, che sono quelle che determinano maggiori problemi spaziali all'interno dei porti.

Sulla base di questa localizzazione ho analizzato la posizione delle odierne banchine rispetto alle città tradizionali mete dei tour mediterranei, cercando di capire quanto questa posizione, immutata o meno rispetto al passato, abbia influenzato i due sistemi urbani per identificare la dimensione conforme dell'intervento.

Nel caso in cui l'attracco avvenga ancora al centro, la "potenza" del tessuto cittadino determina una condizione di parziale separatezza, dettata in massima parte da alcune incompatibilità funzionali, come nel caso di Napoli, Palermo o Genova . Inoltre, adattare le antiche banchine per ospitare le mega navi, nel caso in cui questo è risultato possibile⁷, ha comportato quasi sempre un loro consistente allungamento e quindi un aumento della distanza tra il bordo della città e il suo mare. In questa condizione la relazione tra il crocierista e la città, nel caso più roseo in cui questo voglia entrare in città e non visitare luoghi altri attraverso escursioni fuori dal centro urbano, avviene in un punto.

Questo punto non deve essere identificato meccanicamente come l'intersezione tra il percorso dei crocieristi e i luoghi d'interesse ma può essere individuato come uno dei possibili punti della soglia in cui in maniera non necessariamente fisica deve avvenire questo contatto.

⁷ Condizioni dettate dall'orografia del fondale come nel caso di Messina non consentono un ampliamento delle banchine verso il mare ma determinano la disposizione delle navi parallele alla linea di costa.

Nel caso in cui l'arrivo sia stato decentrato ma non completamente delocalizzato si determina una condizione per la quale la città consolidata è senza dubbio la quinta dell'attracco ma non è generalmente la parte interessata dall'itinerario turistico. Questo in genere si determina quando i moli si sono ampliati lungo la linea di costa scapolando l'insenatura naturale e protetta, caratteristica tipica degli antichi approdi, come nel caso della prima estensione del porto marsigliese che ha necessariamente dovuto scapolare la gola del porto vecchio per oggettive esigenze dimensionali, o ancora nel caso singolare di Istanbul che presenta più centri e più porti: qui, è necessario intervenire attraverso un percorso lineare che per contiguità determina non solo la direzione da percorrere ma prova anche a tirarsi dentro quello che questa linea intercetta. Lavorare al limite del centro vuol dire quindi lavorare sul bordo tra il porto e la città.

Il terzo caso quello, più estremo, si verifica quando la delocalizzazione dell'attracco lo porta lontano dal centro; in questo caso la relazione porto città è generalmente inesistente come è inesistente la volontà da parte di entrambi i sistemi di provare a dialogare. Questo il più delle volte accade perché i porti espandendosi tendono a portare alle estremità le attività pesanti: cantieristica, merci e container che per funzionare hanno bisogno di una rete infrastrutturale molto forte che generalmente determina una barriera fisica di un certo spessore. Quando in queste aree vanno a posizionarsi, per lunghezza e pescaggio, le navi da crociera è evidente come questa barriera fisica debba necessariamente essere bypassata come nel caso del nuovo attracco di Marsiglia che analizzerò nello specifico o come nel caso di Tunisi.

Lontano dal centro vuol dire quindi lavorare sul limite, occupandosi del terminal marittimo come fosse un terminal aeroportuale, provando a stabilire una rete di relazioni che questo sistema può determinare nel momento in cui

si prova a collegarlo in maniera materiale, ma anche immateriale, con quella parte di porto storico che tende generalmente a mantenere il suo avanposto.

2.2 Sul confine: soglia, bordo, limite

Trasformare un confine che separa spazi differenti, che li caratterizza attraverso ciò che include e ciò che esclude, ciò che afferma o ciò che nega, in un "altro spazio" può permetterci, forse, di ridurre la sua rigidità e il suo potere. Questo spazio si avvicina così alla frontiera, a qualcosa cioè che accetta più facilmente la possibilità di essere modificato, a qualcosa che mantiene dentro di sé due o più idee diverse, l'una che non esclude l'altra. Cercando di annullare però, allo stesso tempo, il suo carattere più ostile e aggressivo, quello di "fronte".

Piero Zanini, *Significati del confine*.

Posto che l'unico luogo concreto della città che il crocierista intercetta, prima di essere dislocato sugli autobus, è il porto o quello che dal porto si riesce ad intravedere, l'ipotesi è quella di intervenire proprio in questo spazio senza pensare di modificare le funzioni portuali e senza pretendere di attivare un processo che possa cambiare le dinamiche delle modalità di "gita turistica". L'obiettivo è intervenire in una logica di tempo e spazio limitati, quelli "prima dell'escursione", tipici dei "pit stop" della crociera: usando quegli spazi e quei tempi per consentire al crocierista di farsi un'idea più ampia della città e della sua immagine complessiva; consentendogli da un lato di verificare le modalità di appartenenza, del luogo che sta toccando, a quella dimensione "mediterranea" evocata dalla pubblicità; dall'altro di cominciare a coglierne i caratteri di identità più specifici.

I termini tedeschi *Erfahrung* ed *Erlebnis* che in italiano si traducono in “esperienza” riescono a esprimere meglio il senso dell’ipotesi che guida la ricerca. Se il primo è composto da *er* + il verbo *fahren* che significa andare, viaggiare; il secondo è composto da *er* + *leben* che significa vivere. La sostanziale differenza che riesce a esprimere la lingua tedesca sta proprio nel fatto che il primo indica l’esperienza come un processo temporale frutto di maturazione e conoscenza mentre il secondo sta a intendere un tipo di esperienza immediata, frutto di un accadimento non dilatato nel tempo.

Muovendo da questa doppia interpretazione dell’esperienza, l’idea è quella di provare, attraverso il progetto, a identificare all’interno dei porti una serie di spazi e di percorsi che - senza intralciare la cadenzata scaletta dell’escursione (in genere molto precisa ed esplicitamente limitata a pezzi “monumentali, ad siti archeologici o a paesaggi emblematici del Mediterraneo)ma anzi inserendosi in quegli spazi e in quei tempi - riescano a far vivere al crocierista, anche nel tempo tecnico del suo trasferimento dalla nave alla meta turistica, quell’*Erlebnis* che è in genere estranea alla logica del “passaggio” e che potrebbe anche trasformarsi in un’ *Erfahrung*, un’esperienza più profonda e sedimentata da vivere subito, entrando finalmente in città, o da rimandare a un altro viaggio.

Come potrebbe arricchirsi, questo tempo “vuoto” di esperienza, che il crocierista vive ancora all’interno del porto, solo come un tempo tecnico di “trasferimento”?

Il termine *edutainment*, il neologismo coniato da Bob Heyman mentre produceva documentari per la società National Geographic, nasce dalla fusione di due termini *educational* (educativo) e *entertainment* (divertimento): si potrebbe tradurre come *divertimento educativo*.

L’annullamento del tempo e dello spazio, nell’ottica sperimentale che questa tesi propone, può essere un modo per raccontare la città in una logica

edutainment con le modalità cadenzate che le compagnie crocieristiche richiedono reinterpretando gli spazi, che Marc Augé identifica come *non luoghi*, come un'occasione positiva.

“Lo spazio come pratica dei luoghi e non del luogo deriva in effetti da un doppio spostamento: del viaggiatore certo, ma parallelamente anche dei paesaggi di cui questi ha sempre delle visioni parziali, delle istantanee, sommate alla rinfusa nella sua memoria e, letteralmente ricompensate nella narrazione che ne fa o nel concatenamento di diapositive di cui impone, al ritorno, il commento a coloro che lo circondano. (...) Lo spazio del viaggiatore sarà così l'archetipo del non luogo” (Augé, 1992).

Quali tipi di funzioni è possibile considerare significative nella logica di un *edutainment* che possa coniugare turisti e cittadini nello spazio di contaminazione tra porto e città?

Il riferimento immediato è a quelle operazioni che hanno puntato a trasformare spazi interni agli ambiti portuali in luoghi collettivi, a cui è affidato il compito di tenere insieme gli “utenti” del porto e i cittadini, proprio in una logica *edutainment*.

“Tutti questi traffici marittimi sono importanti e perfettamente compatibili con le attività urbane più prossime. Sugli spazi e negli edifici portuali rigenerati dovrebbero collocarsi funzioni e attività che hanno sia un collegamento al porto sia un rapporto stretto con la città. Servizi e uffici di traffico marittimo, musei marittimi, centri culturali, acquari, stazioni passeggeri sul mare per il traffico regolare, nuove stazioni per le navi da crociera e centri nautici sono attività che possono essere situate sulle banchine e gli spazi portuali condividono con essi nuovi spazi pubblici (parchi coste e passerelle) e nuovi funzioni di shopping e di svago (cinema, ristoranti, club, centri commerciali), che la maggior parte dei progetti hanno già incorporato. La diversità di esperienze e modelli di intervento messo in pratica negli ultimi 25 anni sono la base di conoscenza e di analisi

necessarie per i nuovi progetti. Questo non deve nascondere il fatto che ogni città portuale ha le proprie caratteristiche e deve trovare un proprio sistema di progetto e di intervento. La conoscenza e l'analisi critica delle principali esperienze pionieristiche nel campo della riabilitazione portuale è necessaria per andare avanti e costruire un modello (progetto di sviluppo, organizzazione, gestione, finanziamento) adatto alle condizioni specifiche di ogni stato della porta della città. (...) In particolare, il traffico passeggeri e in particolare le navi da crociera e le stazioni marittime sono un elemento di cooperazione tra la città e il suo porto oggi" (Alemany, 2001).

L'importanza e il valore di questi spazi sta nel loro essere un punto di contatto tra il porto e la città: l'ampia letteratura che racconta la rigenerazione degli spazi portuali testimonia le potenzialità e gli effetti positivi dello stare "sul confine" di questi attrattori "turistico-urbani".

Ma come viene sottolineato da molti di quelli che si occupano del rapporto tra crociere e città soprattutto in senso economico, questi "effetti" non si propagano nel mondo delle crociere. Come abbiamo già più volte notato, i crocieristi si muovono nel porto seguendo percorsi obbligati finalizzati all'accesso diretto e temporalizzato alle mete delle escursioni, che siano esse dentro le città o fuori.

Tranne che in casi eccezionali, gli attrattori localizzati "sul confine" non vengono intercettati da questi percorsi perché non riescono a essere competitivi con le mete turistiche più sponsorizzate. Ma la loro posizione, quasi sempre interna alle aree portuali, come nel caso di Genova o Barcellona, funziona talvolta come estensione dei servizi turistici di cui i crocieristi sono abituati a usufruire a bordo; prossimità e sicurezza sono comunque due parole importanti nel gergo crocieristico.

L'obiettivo di questa ricerca si inserisce in questo processo di contaminazione produttiva tra porto e città proponendo un punto di vista più mirato: come si è detto prima punta a intercettare un target specifico, proprio quello dei

crocieristi tradizionalmente convertiti in “truppe” che si muovono compatte verso un obiettivo.

Ma almeno tre punti di contatto con la più generale volontà di lavorare nella relazione città-porto sono evidenti: il primo è la necessità logistica di disporsi sul confine tra i due sistemi; il secondo è quello di ricorrere a un elemento architettonico-urbano che sia in grado di contenere in forma sintetica alcune delle funzioni tradizionalmente connesse all'*edutainment*; il terzo è la possibile contaminazione tra crocieristi e cittadini.

A proposito del primo, la naturale posizione sul confine tra porto e città è legata all'elemento che tiene insieme tutte le escursioni: il percorso dei crocieristi a un certo punto passa attraverso il confine e spesso lo segue per un tratto, all'interno o all'esterno del territorio portuale.

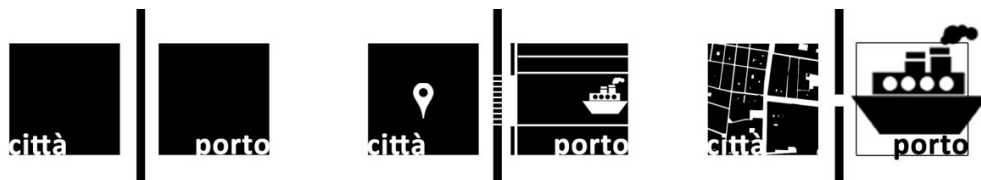
A proposito del secondo, l'elemento architettonico-urbano a cui si fa riferimento in questo caso può coincidere con l'intero percorso che il crocierista compie per uscire dal porto o anche solo con alcuni dei suoi tratti: quel che conta è che sia sufficientemente fluido da non rallentare troppo il percorso e sufficientemente articolato da suggerire delle pause.

A proposito del terzo, qui la contaminazione tra cittadini e crocieristi potrebbe anche essere parziale, perché alcuni tratti del percorso per motivi di sicurezza o di fluidità dell'attraversamento potrebbero essere riservati. Ma nella logica della dilatazione “spazio-temporale” imposta o solo consentita ai crocieristi, la connessione con pezzi di vita urbana, anche in forma di eventi, potrebbe essere un elemento fondamentale dell'*edutainment*.

Prima di passare all'approfondimento del senso e dell'articolazione dell'elemento architettonico-urbano a cui la sperimentazione progettuale affida il compito di dare senso all'esperienza del “transfer” del crocierista, è opportuno un approfondimento del tipo di spazio rappresentato dal confine tra porto e città e delle declinazioni del suo possibile attraversamento.

Il dizionario Devoto-Oli definisce il confine come una *“linea costituita naturalmente o artificialmente a delimitare l'estensione di un territorio o di una proprietà, o la sovranità di uno stato. (...) Pietra, sbarra, steccato che delimita una proprietà da quella attigua..”*.

Dal punto di vista amministrativo, si tratta di una linea geometrica che separa territori gestiti da autorità diverse; dal punto di vista fisico questa linea è talvolta segnata da una barriera o comunque da un elemento che la concretizza come struttura di separazione. Ma, come è stato più volte sottolineato, questa linea, dal punto di vista morfologico ha la capacità di influenzare una fascia spesso molto più consistente che rappresenta il margine tra città e porto. Particolarmente pertinente per identificare il carattere di questo spessore è quanto sottolineato da Lynch. Per lui i margini sono: *“elementi lineari che non vengono usati o considerati come percorsi dall'osservatore. Essi sono confini tra due diverse fasi, interruzioni lineari di continuità: rive, linee ferroviarie, margini di sviluppo edilizio, mura. Possono costituire barriere, più o meno penetrabili, che dividono una zona dall'altra, o possono essere suture, linee secondo le quali due zone sono messe in relazione ed unite l'una all'altra.”* (Lynch, 1964).



L'apparente cesura che Lynch identifica nella prima parte della definizione del margine viene in qualche modo smentita nella seconda proprio per la natura duplice di questo elemento estremamente complesso della città che in corrispondenza del porto, si carica di sempre maggiori significati. Tra quelli, già da altri sottolineati, c'è la condizione di ambiguità di un margine che è in

realtà un doppio “limite”. Quello della città verso il porto che è spesso ma non sempre un fronte e quello dal porto verso la città che è quasi sempre un retro.

“In due modi si raggiunge Despina: per nave o per cammello. La città si presenta differente a chi viene da terra e a chi viene dal mare. (...) Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone; e così il cammelliere e il marinaio vedono Despina, città di confine tra due deserti (Calvino, 1972).

La città di confine, come ci racconta Italo Calvino a proposito di Despina, città desiderata, si frappone tra due differenti deserti. Non appartiene né all'uno né all'altro, come una qualunque città, ma si oppone tenacemente a entrambi non preferendo nessuno dei due. Al contrario, essa vive proprio perché ospita al suo interno sia chi viene da un mare sia chi viene dall'altro. Non ha preferenza tra chi vi troverà riparo per poco tempo e chi, al contrario, deciderà di stabilirsi per sempre. (...) Al più sono desiderosi di conoscere attraverso quali rotte, quali sentieri il nuovo arrivato è giunto fino a quella città; come l'ha immaginata vedendola da lontano o quali storie aggiungerà alla sua intrinseca natura. Perché quella di Despina, città di confine, è una storia molto particolare. Pur sapendo che è una città, il marinaio vi intravede il cammello che con la sua sella ricca e ornata lo può portare verso l'ombra di una verde oasi o verso solidi palazzi. Anche il cammelliere vive un abbaglio simile, e vi riconosce i fumaioli e le forme della nave che può fargli lasciare il deserto” (Zanini, 1997).

Zanini descrivendoci la città invisibile di Despina ci mette davanti a una duplice verità, tipica di tutte le città di mare: la simbiosi che lega le città di mare al loro porto, dal punto di vista fisico e dal punto di vista economico, e il carattere bifronte tipico della condizione delle città a cavallo tra due sistemi.

Il filosofo spagnolo Eugenio Trias evidenzia proprio questo carattere bifronte affermando che il limite è sempre un termine relativo rispetto a due e che proprio per questo qualsiasi limite è di fatto un “doppio limite”. A partire da questa considerazione egli esplicita poi che tra i due termini che si trovano

relazionati alla figura del limite, esiste un'asimmetria in quanto uno è considerato quello di cui il limite è propriamente limite (il limite del lotto, il limite della ferrovia, il limite del centro storico), l'altro termine, invece, *"è un necessario riferimento che la natura del limite esige. Questo postula, per sua propria natura e concetto, un "al di là di sé". Non c'è limite senza un "al di là del limite" che la sua propria natura impone"*. Ed è questo secondo termine che pone in gioco quello che c'è "oltre" (al di là del lotto, al di là della ferrovia, al di là del centro storico), quel margine che nasce come in relazione a qualcosa d'altro, che si trova al di là degli stessi elementi da cui è generato, e che poi prova ad assumere significati altri (Parità, 2012).

Queste notazioni sono molto utili per capire che il punto di vista con cui guardiamo al margine tra città e porto è molto importante: una cosa è guardare il porto dalla città, un'altra la città dal porto, soprattutto quando si vogliono individuare i punti di contatto tra i due differenti sistemi.

"Una completa permeabilità e sovrapposizione è funzionalmente e fisicamente impossibile, il problema è verificare se in alcune zone di passaggio, di frangia, nelle lacerazioni, nei bordi sia possibile una riconfigurazione urbana, intrecciando, facendone trama, riconversioni funzionali di manufatti preesistenti, edifici monumentali, nuove strutture di servizio per il porto e per la città" (Cusatelli, 2005).

Lo spazio di confine tra questi sistemi che dipende anche dalla loro struttura morfologica assume talvolta il carattere di una soglia, talvolta di un bordo, talvolta di un limite.



La soglia rappresenta un portale che per sua natura può mettere in comunicazione due parti anche molto distinte tra di loro. Nel vocabolario *“Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie”*, ad esempio, nella sezione dedicata alle nozioni preliminari sulla morfologia urbana, troviamo una definizione del termine “margine” che richiama l’idea di soglia individuandola come uno *“spazio di frontiera intorno a un agglomerato o a un quartiere, generalmente considerato in posizione di subordinazione La soglia è lo spazio a partire dal quale si entra in un’altra condizione, sistema o comparto urbano, tra due quartieri o tessuti differenti”* (Gauthiez). Il *margine* è in questo caso considerato come un termine ancora astratto, che tradotto in termini fisici diviene una *“frangia urbana”, un intervallo tra due diversi sistemi urbani che può essere associato al concetto di soglia*” (Parità, 2012).

Il bordo ha uno spessore, che è generalmente lo spazio critico del quale bisogna occuparsi quando si vuole affrontare una ricucitura dei due fronti. Lavorare nel bordo è probabilmente il modo più canonico per affrontare il problema, l’area progetto diventa uno spazio, dentro il quale si può intervenire in maniera frontale. E, infatti, l’idea di configurare un bordo nasce proprio dall’assenza di un limite ben identificabile e dall’adiacenza di due sistemi differenti, tra i quali non è ben configurata l’idea di passaggio proprio perché non esiste una distanza che faccia da margine all’uno e all’altro sistema.

Nell’affrontare la relazione tra i due sistemi spaziali porto e città, è probabilmente alla differente relazione che questo bordo ha con il contesto più prossimo che dobbiamo affidare la nostra area d’intervento, questo infatti è il confine più problematico e al tempo stesso più interessante poiché i suoi margini non essendo propriamente definiti possono essere ripensati e dare luogo a spazi stimolanti; le differenti relazioni che si innescano sui differenti fronti e le intersezioni che si determinano tra gli spazi dedicati ai passeggeri e i flussi cittadini obbligano ad occuparsi di questa fascia in modi molteplici.

Posto che già i Romani facevano distinzione tra *limes* quando rappresentava un confine e *limen* quando era una barriera più malleabile ci dà proprio l'idea di quanto questa linea che si frappone tra due parti non giochi sempre lo stesso ruolo e per questo riconoscerne la natura e le relazioni con il contesto è fondamentale per capire come intervenire su di essa.

Il *limes*, sia fisico che funzionale, che separa le due parti non può essere considerato omogeneo: le sue caratteristiche cambiano in base a quello che c'è oltre, da un lato e dall'altro. Nel nostro caso la sfida sta proprio nel trasformare dove possibile il *limes* in *limen* non solo dal punto di vista fisico-spaziale ma anche funzionale e culturale.

Il lavoro di ricerca, muovendo proprio dalla differenza tra soglia, bordo e limite, punta dunque all'individuazione degli spazi di connessione tra crociere e città: la loro posizione e la loro configurazione è fondamentale per identificare la dimensione conforme dell'area progetto e la sua ricaduta sul territorio. Possono essere sia edifici che spazi aperti; devono essere disposti nello spazio di confine tra il porto e la città; devono essere "disponibili" alla trasformazione, nelle logiche di riassetto delle aree portuali che hanno visto coinvolti negli ultimi anni la maggior parte dei porti nazionali e internazionali; devono trovarsi nel tragitto che i crocieristi fanno quando scendono dalla nave per recarsi in gita. Obiettivo della sperimentazione è dunque la costruzione/ricostruzione/riciclo di uno spazio (di soglia, di bordo, di limite) capace di accogliere grandi masse che possa essere funzionalizzato per presentare la città a chi la intercetta, attraverso uno sguardo che sia culturale ma anche pop e nello stesso tempo attrarre i cittadini verso il porto. Uno spazio poroso e permeabile, di passaggio e di incrocio interno al porto che si insinui nella scaletta dell'escursione crocieristica.

“Il luogo fondamentale della città è il suo centro, (la Carsija) lo spazio del commercio, delle botteghe e dei negozi; il luogo che contiene in sé tutto ciò che si trova ai confini che la separano e dividono dal mondo esterno (Agamben, 1990). (La Carsija) è quindi uno spazio limitato e rappresenta il vero “spazio di confine” di tutta la città, quello attorno a cui è cresciuta.

Il luogo in cui rimuovendo le differenze delle diverse culture, queste si incontrano; la soglia attraverso la quale, se si vuole e se ne sente la necessità, si può entrare in contatto con esse. Ecco che alcuni spazi, e il più tipico è proprio quello del mercato, svolgono una funzione fondamentale all'interno della città, quella di filtro, di spazio di condivisione. (...) Attorno a loro, all'esterno, le differenze rimangono vive, sottolineate da molte cose piccole e grandi. La stessa misura del tempo può essere un modo per rivendicare l'appartenenza a mondi diversi” (Zanini, 1997).

La posizione e il senso di questo spazio potrebbero alludere, come per la Carsija tipica dei paesi balcani, a quello che un tempo era il luogo di contatto tra porto e città: dove l'anima della città di mare prendeva vita, dove i pescatori tornati dalle nottate al largo esibivano il risultato del loro lavoro, dove si potevano trovare le spezie e i tessuti provenienti dalle sponde più lontane del Mediterraneo. Quel luogo di contatto che ospitava “naturalmente” un mercato, luogo fisico di scambio materiale e immateriale, commerciale e culturale, che oggi è stato sostituito da un grande vuoto spesso occupato dagli autobus turistici in sosta. Ma forse l'idea di mercato è ancora troppo limitata e va contaminata, ma solo nella logica dell'*edutainment* prima richiamata, con gli spazi museali de-differenziati di cui parla Christopher Lasch.

“I nuovi spazi urbani sono specifici oggetti culturali postmoderni, il cui carattere peculiare è la de-differenziazione, come Christopher Lasch ha definito la caduta della differenziazione strutturale; sia i parchi tematici, gli acquari, i musei scientifici che i centri culturali, gli shopping mall, le destinazioni turistiche sono

costruzioni che recuperano la ricchezza dei caratteri, la singolarità dei luoghi, gli scenari scomparsi e che rilanciano la complessità urbana, opponendosi all'immanenza di una sola dimensione o di poche funzioni. Gli spazi postmoderni non conoscono confini temporali, né limiti all'esplorazione virtuale di mondi fantastici, né limiti geografici; tra i nuovi spazi urbani i parchi tematici costituiscono dei sofisticati modi di approccio al realismo descrittivo e al fantastico culturale che si avvalgono delle tecnologie multimediali. La pluralità dei generi e della produzione culturale forma gli spazi del consumo, che sono espressioni avanzate di organizzazione di scene e di cui non possiamo sottovalutare gli effetti visuali e sperimentali che producono" (Memo, 2003).

Considerata la premessa della ricerca che tende a ragionare sul "residuo" di mediterraneità che è possibile recuperare nel breve spazio/ tempo della sosta tecnica dei porti, questo concetto può incrociarsi con la nozione di *portus*, così come raccontata da Donatella Calabi: *"un luogo chiuso, comunque protetto, utilizzato come deposito, o come tappa di un viaggio per il carico e scarico merci. È il senso originario di **ingresso, imboccatura, passaggio, attraversamento, traghetto**, assai più che quello figurato di meta ultima, rifugio, asilo che pare fornire qualche suggerimento in proposito. (...) Mercati e fiere sono periodici, il portus è una piazza permanente. È il centro di transito ininterrotto (vanno ad approvvigionarsi di continuo genti vicine e lontane); è un **agglomerato di mercati** che non solo lo hanno eletto come luogo della residenza, ma vi hanno collocato i propri fondaci. (...) si tratta (quindi) di considerare i vari centri finanziari e internazionali, nei quali lo scambio di merci, di persone, di informazioni, di modelli culturali e artistici è interrelato con funzioni amministrative, religiose, d'istruzione quanto mai complesse"* (Calabi, 1993).

Ma c'è dell'altro: *"ovunque, per oltre due secoli, le attività lavorative e quelle ludiche sono rimaste fortemente confuse: mercanzia, opifici, banche,*

divertimenti, processioni, manifestazioni politiche, o attinenti all'esercizio della giustizia si mescolavano fisicamente, erano perfino riuniti nelle mani degli stessi promotori o percorrevano gli stessi luoghi. È ciò che avveniva sia nei centri portuali cresciuti lungo la costa del mare del Nord o del Baltico, che quelli mediterranei" (Calabi, 1993).

Ecco che torna ancora la questione dell'*edutainment* (educare divertendo e divertire educando): considerato il passaggio da viaggio a vacanza, di cui si è parlato nel capitolo precedente, è possibile ritrovare nelle tipologie dei portus/mercati mediterranei, considerati nella loro nuova vocazione di spazi per l'*edutainment*, il riferimento che consente di interpretare in termini di architettura le complesse questioni poste.

Il "portus", nelle sperimentazioni proposte dalla ricerca, esprimerà la sua natura complessa e polimorfa adattandosi alle condizioni specifiche del rapporto tra luogo dell'arrivo dei crocieristi e punto/punti di contatto con la città; identificandosi come una plausibile estensione della stazione marittima o addirittura della nave da crociera articolandosi di volta in volta come *ingresso, imboccatura, passaggio, attraversamento, traghetto*. Il che non implica necessariamente una contiguità di tipo fisico tra tutti gli elementi in cui si articola ma una connessione spaziale e funzionale che può configurarsi in modo continuo o discontinuo.

E anche in questo caso, come in quasi tutte le azioni architettoniche sui luoghi costruiti " (...) *al di là della passività della nozione di riuso, ogni azione architettonica è sempre più azione di trasformazione parziale (...). Il contesto costituisce sempre un materiale indiretto per l'accertamento di una architettura del luogo. Ciò che è in grado di offrire l'architettura della modificazione è la descrizione chiara della tensione verso questi non raggiungibili valori, non l'accettazione della loro dissoluzioni*" (Gregotti, 1984).

Il che vuol dire che, anche in questo caso, le condizioni di un *contesto* – altra variabile per dimensioni e caratteri – saranno determinanti per definire le articolazioni materiali, funzionali, di immagine e di significato di questo elemento architettonico-urbano nel quale vogliamo riconoscere il “portus” contemporaneo.

Il tentativo di portare la città (e la sua immagine complessiva) nel porto dovrebbe giocarsi quindi nello spazio di contiguità che viene attraversato dai crocieristi, il “portus”, “l’agglomerato di mercati”, che alcune volte è sulla soglia, altre volte è nel bordo e altre volte è sul *limes/limen*.

La logica che dovrebbe ispirare l’azione utilizza l’idea di “pubblicità” e si fonda sulle funzioni latamente commerciali (vocazione di ogni porto sin dall’antichità), espositive, informative e formative, che sono chiamate da un lato ad *aumentare* la possibilità di conoscenza della città dal punto di vista culturale, dall’altro a costruire relazioni fisiche più *porose* tra porto e città.

In questa operazione, la configurazione fisica del “portus” assume un rilievo significativo in sé: non solo per la “precisione” della sua posizione ma anche per la conformazione dei suoi spazi, per i punti di vista che privilegia, per le relazioni – anche a distanza – che costruisce.

2.3 Punto/linea/rete: l'architettura del *portus*

Quel che rende il Mediterraneo un caso unico è il modo particolare con cui il commercio si è legato all'urbanesimo e, nel Medioevo, diventa il fattore principale della formazione e della trasformazione delle città e dello sviluppo della cultura urbana.

Se, a questo felice scambio tra il commercio e la città, aggiungiamo anche il ruolo fondamentale del Mediterraneo, quello dell'interazione-contaminazione profonda tra culture, allora ci ritroviamo di fronte ad una straordinaria e variegata tipologia di spazi e di strutture legate allo scambio, senza precedenti nella storia.

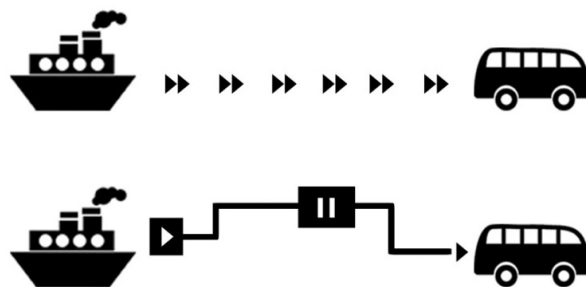
Eslami, Architetture del commercio e città del Mediterraneo

E' possibile riempire di senso l'esperienza che i crocieristi vivono nel tragitto tra la stazione marittima e il luogo di partenza delle loro escursioni in città o altrove? La ricerca, come si è detto, tenta di rispondere a questa domanda attraverso la **costruzione di un percorso** che possa in qualche modo rallentare il passaggio tra la nave da crociera e il punto d'inizio dell'escursione programmata e che definisca al suo interno delle pause un po' più significative che si traducano in un "aumento di conoscenza" delle città in senso sia spaziale che culturale. A partire da questi elementi si è provato a capire quale potesse essere lo spazio più adatto a questo genere di operazione: uno spazio che non fosse meccanicamente una connessione fisica sul bordo ma che dovesse, attraverso un'esperienza spaziale affidare al tempo – limitato - e allo spazio - fluido - un messaggio che vada al di là del semplice collegamento.



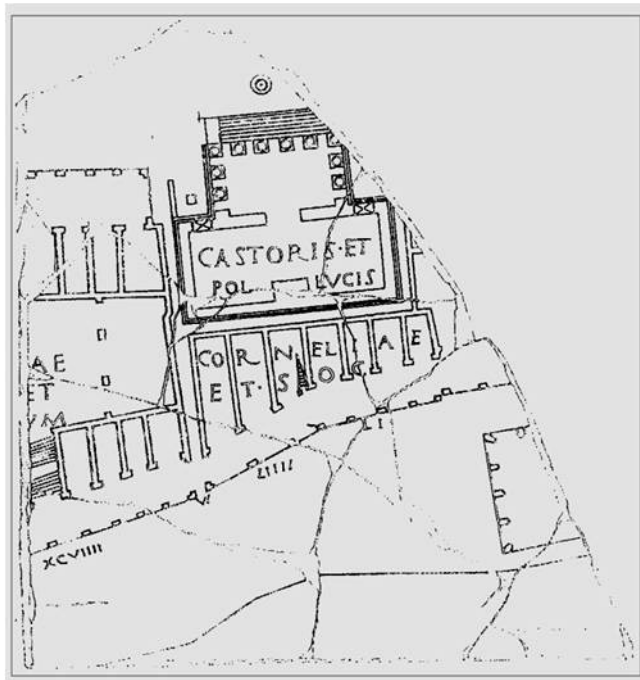
Il termine “portus” (come precedentemente definito dalla Calabi) che per i grammatici della tarda antichità combinava il trasporto sull’acqua con il commercio, integrandosi con l’andar del tempo e consolidandosi intorno all’iniziale nozione di «transito», e più precisamente di «transito delle merci». Mi è sembrato illuminante per identificare in una struttura più complessa ma anche storicizzata la possibile “soluzione”.

Nel percorso tra la stazione marittima e il luogo di partenza della propria escursione, in città o altrove, il crocierista ritrova dunque il “portus”, questa volta come “agglomerato di spazi significativi”, che rappresentano da un lato l’*imboccatura* verso la città e dall’altro l’inizio del suo processo di conoscenza.



Per quanto riguarda il tempo è necessario lavorare in quell’intervallo minimo che i crocieristi hanno per recarsi dalla nave al luogo da dove ha inizio l’escursione, che nella maggior parte dei casi coincide con il piazzale di sosta degli autobus.

Per quanto riguarda lo spazio, il discorso è analogo poiché - data la limitata quantità di tempo a disposizione - il luogo più adatto a questa operazione non può che intercettare questi due momenti: lo sbarco dalla nave e l'inizio dell'escursione: la sfida è lavorare in questa brevissima finestra spazio-temporale per aggiungere all'esperienza turistica qualcosa in più, senza interferire con le operazioni di scalo, e ristabilendo rapporti privilegiati con la città.



Il PORTUS nella lastra di Via Anicia, da Conticello de'Spagnolis.

La didascalia *Corneliae et soc.* occupa lo spazio di una struttura ad evidente destinazione commerciale, suddivisa in più navate tra loro parallele, prospicienti la banchina tiberina.

Il "portus" potrebbe incarnarsi in una nuova architettura, attraverso il riuso di un edificio esistente, attraverso la costruzione di un percorso che tiene insieme cose diverse, attraverso il montaggio di spazi diversi, che potrebbero contenere al loro interno una serie di funzioni miste che trasformino l'immagine della città in un "immaginario" più ricco, più profondo.

L'interpretazione del percorso e quindi del "portus" come collegamento diretto tra stazione marittima e luogo di partenza delle escursioni è legata insomma alla necessità di tenere conto delle scansioni obbligate - e assai limitate - del tempo e dello spazio dei crocieristi, e alla volontà di reinterpretarne il senso attraverso una sorta di modesta dilatazione spaziale e temporale che mette, ma solo lievemente, in crisi la sua attuale rigidità. In questo tragitto, il crocierista viene esposto, quindi, a delle piccole *deviazioni* spazio-temporali che lo portano a modificare il suo punto di vista sul luogo che lo accoglie e gli suggeriscono alcune possibili interpretazioni della relazione porto-città

La variazione della struttura di questi *percorsi* – che si propongono di volta in volta come passaggi in uno spazio di soglia, attraversamenti nel bordo, traghetti sul limite – è legata naturalmente alle caratteristiche specifiche dei singoli porti.

La ricerca a questo punto, nata attraverso la formulazione di una forma di "domanda" proveniente dalla realtà esterna (il difficile rapporto tra crocieristi e città), orientata da un punto di vista culturale che collega, seppur a grande distanza, la crociera nel Mediterraneo al *Grand Tour*, finalizzata ad "aumentare" l'esperienza della città che i crocieristi fanno in uno spazio-tempo limitato e tradotta in termini di architettura attraverso l'identificazione di un concept spaziale del "portus" che si esprime in termini di posizione e relazione, ha bisogno di uscire dalla genericità per confrontarsi con dei casi esemplificativi. Queste applicazioni hanno tra l'altro il compito di verificare la tenuta generale del concept e le caratteristiche della sua possibile articolazione in termini di struttura, di misura, e di spazi, in relazione ad alcune condizioni contestuali definite in termini più articolati.

Per identificare i luoghi dove incardinare la ricerca progettuale, l'operazione iniziale è stata quella di identificare tutte le tappe interessate dagli itinerari turistici delle principali compagnie di navigazione nazionali e internazionali che operano nel bacino del Mediterraneo .



Poiché si voleva intervenire sulle città-porto, la prima scrematura ha portato da una parte all'esclusione di porti come quello di Civitavecchia - che rappresenta soprattutto uno scalo tecnico e logistico per la città di Roma - o Haifa - come porta per Gerusalemme - e non una meta turistica in sé, dall'altra tutte le località minori. Le città prese in esame dopo questa prima classificazione sono state: Alessandria d'Egitto, Algeri, Ancona, Atene, Barcellona, Bari, Beirut, Brindisi, Cagliari, Dubrovnik, Genova, Istanbul, La Spezia, Marsiglia, Messina, Napoli, Nizza, Palermo, Ravenna, Tunisi, Trieste, Valencia, Venezia.

In seguito la volontà di associare la vacanza in crociera ai viaggi culturali del Grand Tour ha ulteriormente ristretto il campo, portando all'identificazione delle città storicamente più significative come storiche mete rappresentative del viaggio culturale nel Mediterraneo: Alessandria d' Egitto, Algeri, Atene,

Barcellona, Beirut, Genova, Istanbul, Marsiglia, Napoli, Palermo, Tunisi, Valencia, Venezia.

Le città selezionate, diverse per storia, cultura, religione, morfologia nonché per localizzazione all'interno del bacino rappresentavano tutte un interessante terreno per la ricaduta più specifica in termini progettuali che già dai primi istanti era sembrata fondamentale per concretizzare in termini architettonici quello che poi sarebbe diventato il risultato della ricerca.

Per motivi legati al tempo, alla possibilità di reperire i materiali necessari alla sperimentazione progettuale e alla volontà di approfondire per quanto possibile i diversi casi, si è deciso classificare le città in base alle tre modalità di relazione tra la posizione del terminal crocieristico e la città consolidata precedentemente individuate e poi di lavorare su tre realtà rappresentative delle tre differenti condizioni.

I porti in cui il terminal crociere è in relazione con il centro della città sono Algeri, Beirut, Genova, Napoli e Palermo;

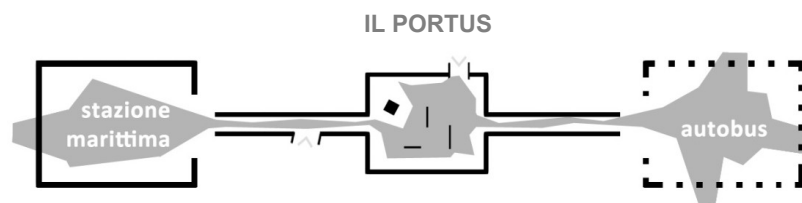
quelli in cui si trova al limite del centro sono Alessandria d' Egitto, Atene, Istanbul, Venezia, Valencia, Barcellona;

quelli in cui è localizzato lontano dal centro sono Marsiglia e Tunisi.

Partendo dal presupposto che la domanda alla quale la tesi prova a dare risposta in termini architettonici potrebbe interessare tutte le città elencate, la scelta è stata dettata da condizioni diverse: di natura personale (Napoli, mia città natale e di residenza attuale nonché interessata da anni dal dibattito sul tema della cosiddetta area monumentale del porto); legate al dibattito architettonico contemporaneo sul tema della rigenerazione dei waterfront (Marsiglia è stata identificata come la città che ad oggi sta operando la più grande rigenerazione del waterfront urbano in senso sia spaziale che formale con il progetto Euromediterranée); legate al dibattito politico-culturale (Venezia per l'impatto mediatico delle grandi navi in laguna connesso al problema dell'innalzamento delle acque).

Lo studio più approfondito delle tre città, scelte dunque in base alla struttura, alle misure, al carattere degli spazi di intersezione tra le aree passeggeri e il “confine” del porto, in alcuni casi ha consentito di lavorare sulla *soglia* (Napoli), in altri casi sul *bordo* (Venezia) e in altri sul *limite* (Marsiglia). Le modalità con cui oggi i crocieristi si muovono all'interno dell'area passeggeri hanno consentito di identificare per ognuna di esse l'azione propria relativa alle tre condizioni del confine. Lavorare in un punto specifico quando l'area d'intervento si trovava sulla *soglia*; su una linea quando bisognava attraversare un'area di *bordo*; attraverso la costruzione di una rete quando bisognava lavorare sul *limite* ha consentito di declinare in forme diverse sia il ragionamento sul percorso che quello sul “portus” identificando specifici interventi puntuali per ciascuna condizione.

La connessione diventa dunque un percorso che declina la nozione di “portus” e le pause definiscono spazi polifunzionali per l'*edutainment*: le declinazioni di questi spazi variano a seconda della porzione di territorio che il progetto si tira dentro.



I tre casi individuati in relazione alla posizione del terminal crocieristico rispetto alla città si differenziano, infatti, anche per la declinazione del “portus” rispetto alla porzione di territorio investito dalla trasformazione. Questa condizione comporta un'interessante conseguenza che investe la potenzialità del percorso di *edutainment* - che si concretizza nelle diverse declinazioni del “portus” - rispetto all'aumento di conoscenza dell'origine, della storicità, della contemporaneità della città toccata dal crocierista. È evidente che il senso dell'*edutainment* contenuto nel “portus” potrebbe andare

ben oltre la questione dell'immagine e delle specificità urbane, investendo questioni culturali di diverso spessore; ma nella sua configurazione architettonica è in qualche modo contenuta automaticamente una forma di declinazione conoscitiva di quella che abbiamo definito "porzione di territorio" investita dalla trasformazione.

Nel caso di Napoli il "portus" racconterà la città storica, l'antica immagine dell'approdo oggi riconfigurata e la sua trasformazione strutturale segnata dal distacco tra città e porto determinato dall'infrastruttura della Marittima.

Nel caso di Venezia racconterà la città ottocentesca, le colmate che hanno dato vita alla Venezia produttiva che occupa il fronte ovest; ma racconterà anche la Venezia dei quartieri residenziali più recenti, del riuso di edifici industriali e dell'arrivo in città dal quartiere di Santa Marta e dal bordo urbano costituito dalla Fondamenta delle Zattere.

Nel caso di Marsiglia racconterà la città contemporanea che ha ingombrato progressivamente la zona nord della costa, recentemente ripensata nella sua relazione con il porto che si è esteso nella stessa direzione, attraverso il grande progetto Euroméditerranée.

Il "passaggio" attraverso la soglia, "l'attraversamento" del bordo e "il traghettaggio" lungo il limite, identificano le tre modalità con cui si effettua questa delocalizzazione, identificando, anche in funzione della lunghezza e del carattere della "distanza" che i crocieristi devono compiere, una volta in un oggetto, una volta in un percorso e una volta in un'infrastruttura gli elementi del "portus".

Il passaggio determina il più delle volte la necessità di un luogo fisico, un edificio, all'interno del quale è necessario sviluppare il percorso che si misura con il tema del mercato in forma di bazar.

L'attraversamento viene inteso sia come vero e proprio "scavalco", quando c'è la necessità di bypassare un ostacolo, un fiume, un canale, una porzione di territorio, sia come un modo per attraversare lo spazio aperto: in

questo senso sarà la strada-mercato il riferimento tipologico che guida l'ipotesi trasformativa.

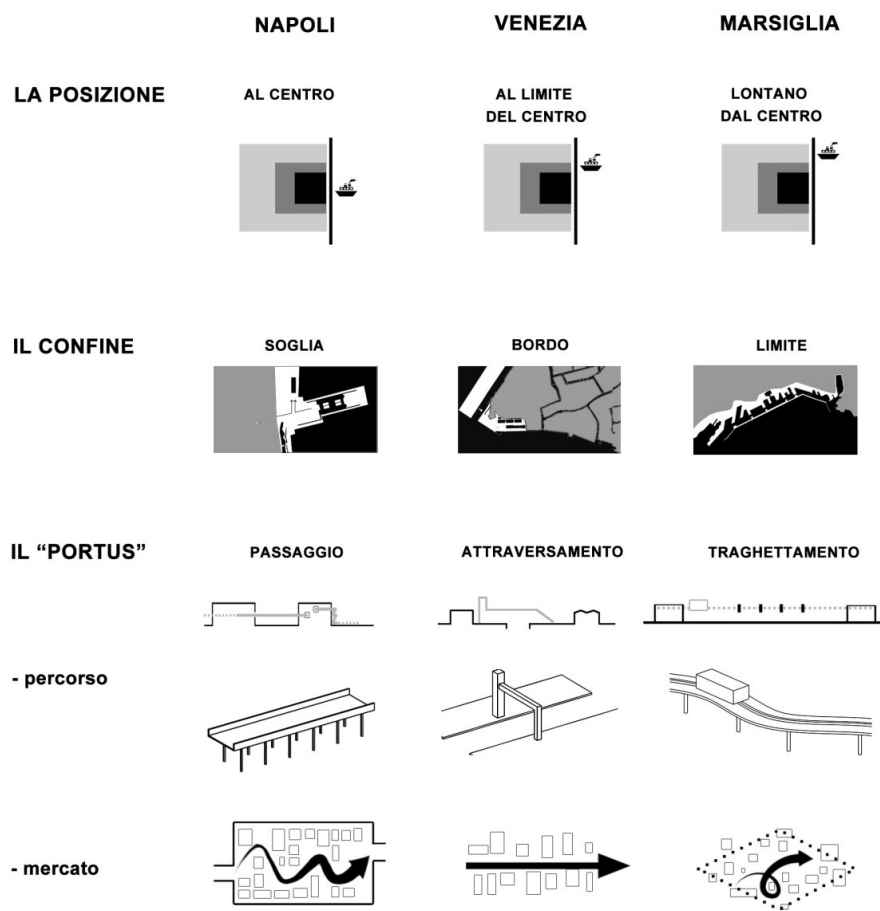
Il traghettaggio è usato per indicare lo spostamento più ampio e discontinuo che trasforma il *limes* in *limen* con una logica puntuale finalizzata alla definizione di più punti di contatto, di una rete di passaggi che assume il carattere di un'infrastruttura. Il "portus" è questa infrastruttura che rompe il limite in una maniera puntuale determinando punti di connessione con aree-mercato esistenti, configurandosi come la struttura di quell'"agglomerato di mercati" di cui l'infrastruttura misura e colma la distanza. Stavolta l'architettura del "portus" è articolata in tratti e punti; assorbe e aggrega strutture distribuite sul waterfront e le segnala con elementi seriali e riconoscibili che possono alludere alle caratteristiche dei mercati aperti.

Ciò che accomuna queste tre modalità di definizione del "portus" è il tema dell'innesto del percorso rispetto alla nave o alla sua estensione terrestre, identificata dalla stazione marittima. Il "portus" come luogo che media il passaggio dalla nave tende a rendere quanto più fluida possibile questa relazione e allo stesso tempo a privarla della sua condizione di puro "transfer".

Considerato che la percezione dalla nave propone un punto di vista sopraelevato rispetto alla quota delle banchine e che il punto di partenza del percorso si colloca proprio alla stessa quota, strutturare questa continuità porta a lavorare su un layer superiore: una condizione che consente anche di non interferire con le normali operazioni legati alla logistica portuale.

Attraverso questo layer l'immagine della città che si percepiva dalla nave, quando i porti erano prossimi ai centri storici, e che solo talvolta si ripropone oggi, viene intercettata in modi diversi e più "specializzati" anche con una serie di specifiche inquadrature progressive e rappresenta un "aumento" di conoscenza che dalla nave si estende alla terraferma. L'operazione avviene sia attraverso punti di vista e prospettive privilegiate che aiutano a inquadrare e a

sottolineare parti importanti di territorio, sia negli spazi in cui questo percorso rallenta attraverso un'organizzazione funzionale che aiuta la comprensione del paesaggio "contemporaneo" dei porti.



3. TRE CASI STUDIO

3.1 Napoli Centrale

Ognuno sa che Iddio, generoso, misericordioso e magnifico Signore, ha guardato sempre con occhio di predilezione la città di Napoli. Per lei ha avuto tutte le carezze di un padre, di un innamorato, le ha prodigato i doni più ricchi, più splendidi che si possano immaginare. Le ha dato il cielo ridente ed aperto, raramente turbato da quei funesti pensieri scioglientisi in lagrime che sono le nubi; l'aria leggera, benefica e vivificante che mai non diventa troppo rude, troppo tagliente; le colline verdi, macchiate di case bianche e gialle, divise dai giardini sempre fioriti; il vulcano fiammeggiante ed appassionato, gli uomini belli, buoni, indolenti, artisti e innamorati; le dame piacenti, brune, amabili e virtuose; i fanciulli ricciuti, dai grandi occhi neri ed intelligenti. Poi, per suggellare tanta grazia, le ha dato il mare, ha saputo quel che si faceva. Quello che sarebbero i napoletani, quello che vorrebbero, egli conosceva bene e nel dar loro la felicità del mare, ha pensato alla felicità di ognuno. Questo immenso dono è saggio, è profondo, è caratteristico. Ogni bisogno, ogni pensiero, ogni corpo, ogni fantasia, trova il suo cantuccio dove s'appaga, il suo piccolo mare nel grande mare.(...)

Ma ferve la gente e ferve la vita sul mare del Molo. Non è spiaggia, è porto quieto e profondo. L'acqua non ha onde o appena s'increspa; è nera, a fondo di carbone, un nero uniforme e smorto, dove nulla si riflette. Sulla superficie galleggiano pezzi di legno, brandelli di gomene, ciabatte sformate e sorci morti. Nel porto mercantile si stringono l'una contro l'altra le barcacce, gli schooners e i brigantini carichi di grano, di farina, di carbone, d'indaco, non vi è che una piccola linea di acqua sporca tra essi. Sul marciapiede una gru eleva nell'aria il

suo unico braccio di ferro, che s'alza e s'abbassa con uno stridore di lima. Uomini neri dal sole, di fatica e di fumo, vanno, vengono, salgono e scendono. Un puzzo di catrame è nell'aria. Sulla banchina nuova, nel terrapieno, sono infissi pennoni a cui s'attorcigliano intorno grossissime gomene che danno una sicurezza maggiore ai vapori postali ancorati in rada. A destra c'è il porto militare, medesimo mare smorto e sporco, dove rimangono immobili le corazzate. Dappertutto barchette che sfilano, zattere lente, imbarcazioni pesanti; le voci si chiamano, si rispondono, si incrociano. Il sole rischiara tutto questo, facendo brulicare nel suo raggio polvere di carbone, atomi di catene, limature di ferro; la sera l'occhio del faro sorveglia il Molo.

Il mare del Molo è quello dei grossi negozianti, dei grossi banchieri, degli spedizionieri affaccendati, dei marinari adusti, degli ufficiali severi che corrono al loro dovere, dei viaggiatori d'affari che partono senza un rimpianto. È per essi che il Signore ha fatto il lago nero del Molo.

Matilde Serao, Il mare, in Leggende napoletane.

La posizione



Il porto napoletano rispetto alla maggior parte dei porti che hanno dovuto delocalizzare l'approdo delle moderne navi da crociera per motivi dimensionali fa eccezione: le navi da crociera attraccano ancora in corrispondenza dell'area che fin dall'origine ha ospitato il porto commerciale. L'analisi del sistema spaziale composto dal Molo Angioino, dove attraccano le crociere, e da piazza Municipio è fondamentale per capire perché questo nodo, nonostante il suo essere centrale all'interno del sistema complesso dei flussi, non riesce a definirsi, né fisicamente né idealmente, come spazio unitario, attraversabile, in qualche modo compiuto benché articolato.

Piazza Municipio e il Molo Angioino, materiale prolungamento della piazza sull'acqua, rappresentano uno dei luoghi centrali della città, una tappa imprescindibile per chiunque approdi a Napoli, sia da mare che da terra.

Via Marina, la strada che fisicamente e giuridicamente separa questi due grandi vuoti, ne definisce l'unica soluzione di continuità.

Schiacciato tra l'Arsenale e la darsena militare sottostanti il Palazzo Reale, il Maschio Angioino e i quartieri bassi, (Gravagnuolo, 1994) il porto di Napoli non ha potuto fare altro che svilupparsi verso Oriente, ampliando per quanto possibile le sue banchine e le calate in modo da consentire a tutte le funzioni portuali di convivere simultaneamente. Nonostante le difficoltà nel riuscire a tenere insieme tutte le funzioni portuali è importante sottolineare come l'essere riusciti a mantenere l'attracco crocieristico in un luogo così centrale, determinando un valore aggiunto molto importante per chiunque arrivi in città, soprattutto per chi arriva dal mare, ha penalizzato il rapporto che la Piazza aveva con il mare, aumentando quella dimensione trasversale che determina i principali problemi di relazione sia dei crocieristi che vogliono entrare in città che dei cittadini che vogliono accedere al waterfront.

Un tempo si trattava del Molo Angioino, poi ampliato con il braccio del Molo San Gennaro, che si estendeva dentro la città con la cosiddetta "via del Molo", dagli anni '30 questo sistema viene sostituito dal grande piano inclinato che si distende dalla piattaforma del nuovo Molo Angioino e la sede del palazzo municipale, lambendo il Maschio Angioino e coprendo i suoi antichi bastioni. Questo è lo spazio che si presentava ai viaggiatori nei transatlantici alla fine degli anni 30'; questo è lo spazio che si presenta oggi ai viaggiatori delle megacrocieri.

I caratteri morfologici di questo spazio così complesso passano spesso in secondo piano, rispetto a quelli funzionali dettati dagli usi: complessità legata

in parte alla ambiguità dei suoi caratteri morfologici che continuano a raccontare le storie diverse e in parte discontinue che hanno trasformato la “via del Molo” nella Piazza Municipio (Amirante, Bruni, Santangelo, 1993).



A sinistra : Antonio Joli, Napoli vista dal porto (fine '700), a destra: il porto di Napoli oggi

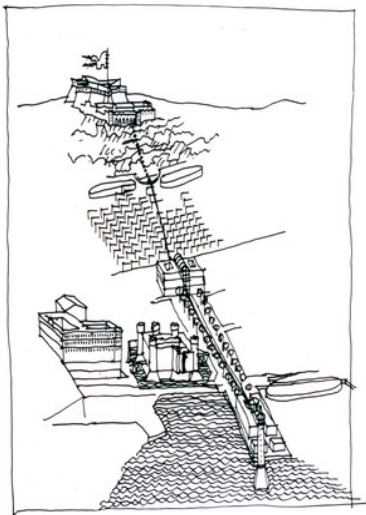
Già nella tavola Strozzi del 1472 possiamo individuare l'asse prospettico della banchina del Molo con il Castel Sant'Elmo posto in alto, sullo sfondo.



A questo paesaggio che si presentava ai viaggiatori del passato e che è stato ripreso da molti si aggiunge a ponente il molo san Vincenzo che con i suoi 1500 metri rappresenta la principale difesa del porto dai venti di libeccio. Sulla sua testa la statua di San Gennaro “guardiana del porto” da il benvenuto ai viaggiatori.



L'interessante fuga che dalla Collina del Vomero approda oggi fino alla Stazione Marittima, costruita sul Molo Angioino nel 1933 (su progetto dell'ing. Cesare Bazzani a seguito di un concorso-appalto bandito dal Ministero dei Lavori Pubblici dall'iter poco chiaro), rappresentò uno spunto per Carlo Aymonino che nel 1986 individuò proprio su quest'asse visivo – Castel Sant'Elmo, quartieri spagnoli, Palazzo San Giacomo, Piazza Municipio, Stazione Marittima - il potenziale per un percorso pedonale turistico che, attraverso una serie di modificazioni e di tagli al tessuto urbano esistente, potesse rendere fisicamente possibile la relazione spaziale tra i due castelli.



Schizzo di Aldo Aymonino, in «Progetti per Napoli», 1986

Dal 1986 la situazione non è molto cambiata: il grande vuoto compreso tra Palazzo San Giacomo e la Stazione Marittima, seppur mantenendo i caratteri

fondamentali, continua ad essere senza dubbio uno dei nodi più complessi della città consolidata sia per dimensione sia per il ruolo determinante nel sistema dei flussi: urbani, metropolitani, regionali, mediterranei. La distanza, “monumentale”, tra i prospetti non consente alla piazza di diventare un luogo dello stare. Piazza Municipio resta soprattutto un luogo di transito: Alvaro Siza, il progettista della nuova metropolitana cerca di gestire questa complessità con un progetto unitario che affronta il tema del nodo di scambio della linea 1 e della linea 6.

Le due linee, rientrano del grande progetto delle “stazioni dell’arte”, nato con la giunta Bassolino nel 1995, che dovendo intervenire sul sistema del trasporto sotterraneo ha avviato un processo di riqualificazione degli spazi aperti in superficie. Architetti come Alessandro Mendini, per la stazione di Salvator Rosa e Gae Aulenti per le stazioni di Piazza Dante e Piazza Cavour hanno avviato il processo che ha poi visto intervenire altri architetti, come Dominique Perrault per risolvere il nodo di Piazza Garibaldi, Massimiliano Fuksas che si è occupato del progetto della stazione di Piazza Nicola Amore/Via Duomo, Karim Rashid per quella di Piazza Borsa, Óscar Tusquets per la fermata di Via Toledo (che è stata premiata come stazione più bella d’Europa) e Alvaro Siza con Eduardo Souto de Moura proprio per il complesso nodo di scambio di Piazza Municipio e il porto.



Da sinistra le stazioni di Toledo, Borsa, e Garibaldi

In quest’area infatti un gigantesco incrocio di mezzi, persone, merci ma anche di idee, scopi e identità attraversano il cuore della città storica, flussi alle

diverse distanze geografiche e sociali, i cui tempi variano a seconda dell'individuo determinando differenti modi di fruire lo spazio.

Flussi lenti e veloci attraversano questo grande vuoto ogni giorno: la sua posizione ne fa un punto nevralgico sia dell'attraversamento carrabile est-ovest, ancor più significativo da quando nel 1929 fu aperto il tunnel della Vittoria, sia dell'attraversamento nord-sud nonostante le modificazioni storiche abbiano reso con gli anni la relazione con il Molo Angioino sempre più debole.

La complessità del progetto di Siza e Souto de Moura sta nel suo essere a cavallo tra un progetto, urbano, urbanistico e soprattutto archeologico.

Gli oltre tremila ritrovamenti venuti alla luce durante i vent'anni di lavori, tra cui tre navi romane, che giustificano i lunghissimi tempi di esecuzione del progetto, non solo hanno reso possibile la ricostruzione di tutte le stratificazioni storiche, fino a quel momento solo ipotizzate, ma hanno anche costituito vincoli progettuali che solo un maestro attento come Siza è riuscito ad integrare. Concepito a partire delle antiche vedute il progetto cerca di rafforzare sia la relazione percettiva con Castel San'Elmo dal lato della collina - attraverso un sistema di alberature e una lunga feritoia, per illuminare lo spazio ipogeo, che ne accentua la direzione - sia la relazione fisica con la Stazione Marittima creando un sottopassaggio pedonale per scapolare il grande asse carrabile di via nuova Marina e renderne più fluida la connessione.



Il render della futura Piazza Municipio, in primo piano il sottopasso che consentirà l'accesso all'area archeologica e alla metropolitana direttamente dal porto.

L'importanza del progetto dell'architetto portoghese sta nella capacità di mettere a sistema i diversi tempi della città, il tempo della storia evidente dalla scrupolosa attenzione al palinsesto, il tempo del presente, differenziando in maniera chiara il sistema della mobilità e un tempo del futuro evidente dal modo in cui il progetto dei percorsi si insinua all'interno del porto aprendo una vera e propria breccia, attraverso il sottopasso, come indicazione per una relazione più diretta con il porto interrotta bruscamente dalla strada.

Il che è significativo in modo particolare perché oggi benché la distanza tra città e porto sia irrilevante in termini metrici, la relazione resta "a distanza". La centralità della **posizione** della Stazione Marittima crocieristica rispetto alla città allude in questo caso più alla possibilità di una straordinaria "messa in rete" che non a una accentuazione del concetto di "contiguità", anche perché la maggior parte dei crocieristi si muove verso mete esterne (Pompei/Sorrento/Capri). E' evidente che la realizzazione della Stazione Municipio del Metro, con la connessione diretta con la piazza del Municipio, accentua la relazione con la città alle spalle ma è altrettanto evidente che il passaggio per la stazione implica una analoga possibilità di smistamento in più punti della città.

La soglia

Posizionarsi sul confine, significa in questo caso accettare una separazione amministrativa tra città e porto che per certi versi è stata superata dal punto di vista fisico con l'abbattimento della barriera doganale, avvenuto nel 2002, che ha realizzato una forma di continuità tra la piazza del Municipio e il piazzale Angioino dominato dalla Stazione Marittima; ma per altri versi è confermata

dalla presenza della via Marittima che ancora determina in quel punto uno limes.

La Marittima o via Marina, definita già in parte alla metà del '700 e poi prodotto di diversi progetti che giungono fino alla seconda metà del secolo scorso, collega la città antica e i quartieri Chiaia e Posillipo ad ovest, trasformandosi in "lungomare", con l'ultimo quartiere ad est del Comune (San Giovanni a Teduccio, che senza soluzione di continuità si immette nei comuni di Portici e San Giorgio, determinando l'inizio di un sistema di città metropolitana che si estende per 1.171 km²), e l'imbocco autostradale.

Nell'ottica di una riconfigurazione della fascia costiera, via Marina (figura in basso, gioca un duplice ruolo: alla scala metropolitana, di infrastruttura, per il suo peso nel sistema della mobilità; alla scala urbana, di soglia, per la funzione di filtro tra il quartiere del porto e la città alle sue spalle.

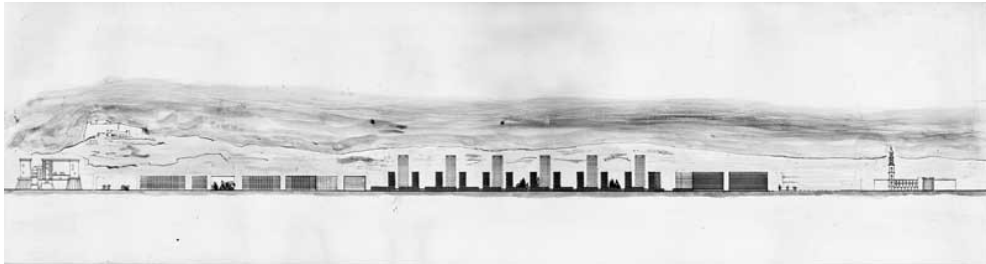
Oggi infatti, soprattutto nel primo tratto dove le funzioni portuali sarebbero ancora compatibili con quelle cittadine, lo spessore della strada, e la mancanza di dialogo tra i due fronti fa sì che questo confine sia estremamente marcato.

Nei punti in cui la soglia è più permeabile come nel caso della zona di ponente la darsena si confronta con i basamenti inaccessibili del Palazzo Reale e del Maschio Angioino, nei punti in cui è la città a essere proiettata verso il porto, le funzioni terziarie di quest'ultimo rendono impossibile l'accesso.



Ricostituzione grafica del waterfront (Di Martino, Merolla, Tesi di laurea in Progettazione architettonica e urbanistica, DiARC MAPA, aa. 2014-15.)

L'unico punto in cui è possibile innescare un dialogo, è l'area passeggeri che come già accennato rappresenta oggi come in passato il biglietto da visita della città.



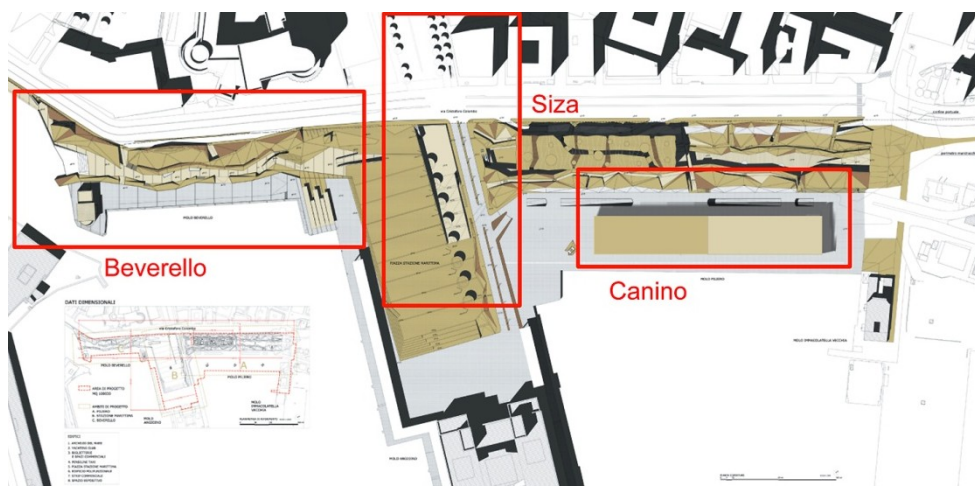
Progetto di Luigi Cosenza per il waterfront di Napoli

Il progetto di Luigi Cosenza (figura in alto) del 1946 fu probabilmente il primo a porsi il problema della riconfigurazione del waterfront e dell'immagine della città vista da mare. La sua proposta di piano che si estendeva nel tratto compreso tra Piazza Municipio e i Granili, coinvolgendo i quartieri del Porto, Mercato e Pendino, proponeva tagli significativi al tessuto medioevale preesistente imponendosi in maniera ortogonale alla strada litornanea e creando una cortina di torri lamellari poggiate su piattaforme di 2-3 piani il cui alto basamento porticato ne avrebbe dovuto garantire la continuità lungo tutto il tratto. Il piano parzialmente realizzato e profondamente modificato dal punto di vista formale per le singole torri non riesce, all'atto pratico, a risolvere il riassetto di via Marina nel frammento più significativo, aumentando, per quanto è possibile, la distanza fisica e spaziale tra la città consolidata alle spalle e il fronte del porto.



Non si tratta infatti di risolvere questioni formali di prospetto, piuttosto di comprendere come lo spessore già fortemente dilatato della strada aumenti ancora di più in corrispondenza dei moli che già dal Piano di Risanamento del 1904 erano stati ipotizzati per accogliere le strade perpendicolari che dal centro antico arrivano fino al confine con il porto e corrispondono oggi agli unici punti di accesso.

La risposta ai problemi del riassetto del waterfront napoletano è stata affidata sessant'anni dopo il progetto di Cosenza, a un concorso bandito nel 2005 e vinto da un gruppo di architetti capitanata da Michel Euvé con il progetto della "filtering line".



Progetto della filtering line

Un edificio filtro a sezione ed altezza variabile, avrebbe dovuto svilupparsi dalla zona dell'ex-Arsenale fino all'Immacolatella Vecchia, avrebbe dovuto accogliere funzioni sia di pertinenza del porto sia della città, avrebbe dovuto insomma risolvere l'eterno conflitto funzionale e spaziale tra il centro antico e l'attracco turistico.

Fatto sta che anche questo progetto, inizialmente bloccato per ricorsi concorsuali e successivamente per divergenze tecnico amministrative - dovute agli innumerevoli stravolgimenti spaziali e funzionali che non mettono d'accordo tutti gli operatori- ancora deve vedere la luce e il limite del porto resta ancora una barriera invalicabile.

In questo nodo particolarmente complesso dal punto di vista urbano, urbanistico, ambientale e culturale, esattamente all'incrocio tra la città il porto e la marina, un edificio di circa 9000 metri quadrati è da anni in attesa di rifunzionalizzazione.

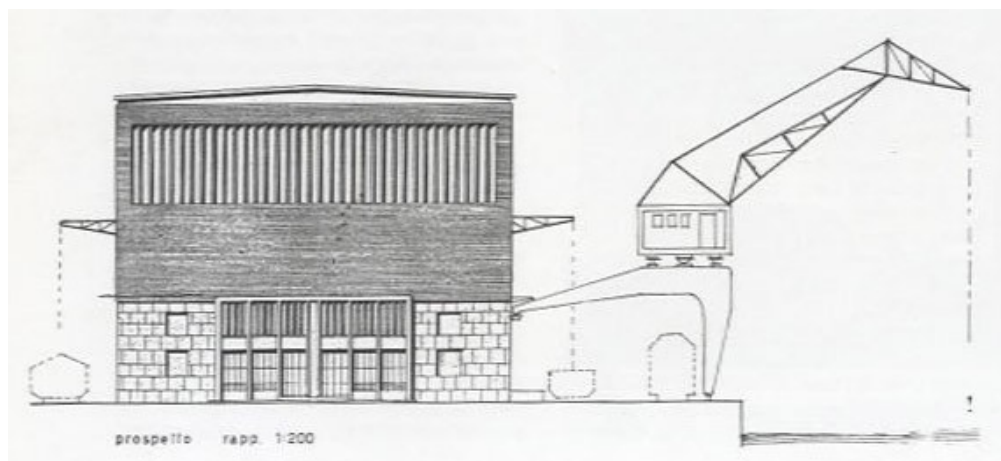
“Nel porto, vicino al molo, nel punto dove gli accessi alla riva sono più favorevoli e le vie verso l'entroterra più facili, nei pressi della capitaneria e dei suoi servizi sussidiari, si trovano i depositi, vecchi quanto il porto stesso, non meno dei suoi moli (...) Ci domandiamo, passando o navigando accanto ad essi, a quali scopi servivano simili costruzioni e se possono continuare a servire a qualcosa anche oggi, cosa si trova dentro alle loro pareti di pietra e se qualcosa ci sia ancora rimasto. Ce ne sono alcuni che possono ancora cambiare destinazione se non anche forma, altri che vanno abbandonati per sempre o addirittura distrutti (...). Questi depositi richiamano all'età della giovinezza e della vecchiaia del Mediterraneo, dei suoi porti e mercati.” (Matvejević, 1991).

Le parole di Matvejević, che si riferiscono come abbiamo analizzato precedentemente, a una condizione tipica di molti porti, sembrano quanto mai pertinenti nel caso napoletano dove l'attracco dei crocieristi avviene proprio in prossimità di uno di questi *vecchi edifici*: chiunque entri o esca dal porto di Napoli non può fare a meno di notare l'immensa mole dell'edificio abbandonato in mattoni rossi che si dispone parallelamente alla linea di costa su Calata Piliero. Si tratta dell'edificio dei Magazzini Generali Silos e Frigoriferi costruito su progetto di Marcello Canino alla fine degli anni '40.

La sua posizione strategica, adiacente al porto monumentale fa di questo edificio uno dei più visibili sia dai crocieristi che entrano in città sia dai cittadini che si immettono su Via Marina.

L'architetto napoletano, perfettamente in linea con il suo linguaggio formale (Capozzi, 2005) ma anche con quello delle infrastrutture portuali, progetta uno degli edifici più grandi della città: lungo 200 metri largo 30 e alto 27 avrebbe dovuto occupare la quasi totalità di Calata - 236 metri - creando una vero e proprio fronte a mare. Nella realtà ne viene costruita solo la metà ma la sua sagoma spicca ugualmente per dimensione e posizione.

Dopo la loro dismissione, avvenuta poiché le merci non containerizzate arrivano ormai in altre parti del porto più a oriente, i magazzini sono quasi totalmente abbandonati. Ma essendo stati vincolati dalla Soprintendenza per il valore legato più all'architetto che li ha progettati che non in se, restano da anni "in attesa".



Gian Maria Tosatti, a proposito della Mostra “Lucifero 3” nei Magazzini Generali di Napoli

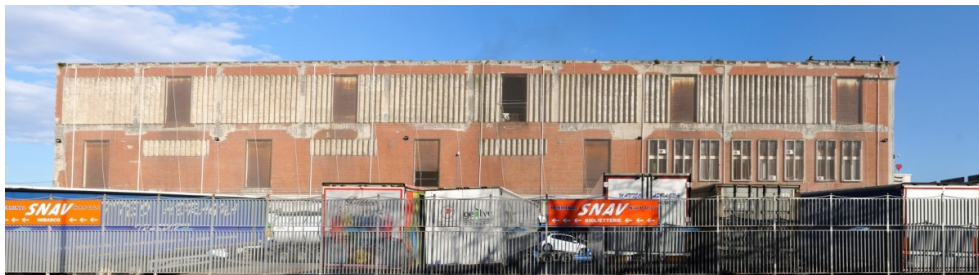
La vocazione culturale dei Magazzini Generali è sempre stata più volte testata, prima da Alejandro Jodorowsky e poi da Gian Maria Tosatti che lo hanno utilizzato per le loro sperimentazioni artistiche.

Il primo nel 2002 fece allestire nei suoi ambienti un enorme “verme del deserto”, protagonista di un film che però non finì mai di girare. Il secondo, il 21 Aprile di quest’anno, ha inaugurato la mostra “3_Lucifero” terza tappa del ciclo Sette Stagioni dello Spirito a cura di Eugenio Viola.

A proposito dei Magazzini Generali Gian Maria Tosatti dice: «Avevo bisogno di una grande cattedrale, una cattedrale che non fosse una chiesa, una struttura che potessi io trasformare in cattedrale, serviva uno spazio industriale che ho trovato al centro del porto. 9000 metri quadri sono uno spazio ideale per un museo. A piazza Municipio, nel centro perfetto della città, con la futura stazione di Alvaro Siza che dovrebbe ospitare anche un’opera di Kiefer (sarà la metropolitana più bella del mondo) dovrebbe essere l’edificio più ambito della città. I musei d’arte contemporanea sono diventati dei grandi attrattori di pubblico, è stata un’occasione persa non inserirci il Madre. Ora c’è quest’idea del museo del Mare ma non so quanto questa possa avere un ritorno sul pubblico. Si parlava di un museo per l’immigrazione. Se si facesse un museo dell’immigrazione, diventa qualcosa di forte, soprattutto se costruito seriamente. Se dentro questo museo si costruiscono delle aree in cui possono lavorare storici, artisti, archivisti... Può essere un luogo importante in Europa perché parla della nostra storia, di che cos’è il fenomeno dell’immigrazione, della nostra identità, del mediterraneo e di chi siamo».

Nel 2004 infatti venne ipotizzato di ospitare in questa struttura la sede del Museo d’arte contemporanea, le dimensioni e la posizione lo rendevano il sito ideale per un attrattore che avrebbe indubbiamente diminuito la distanza spaziale con il porto. anche quest’altra ipotesi fu scartata, dirottando il museo nella sua sede attuale, il complesso di Donna Regina, lasciando ancora una volta questo spazio in attesa di definizione. Quelle di Tosatti, artista romano, vissuto tanti anni all’estero ma napoletano di adozione, è solo una delle voci che identificano nella vocazione turistica la funzione più adatta per il recupero di questo edificio industriale sia per dimensione che per posizione.

L'edificio dei Magazzini Generali è parte integrante dell' area monumentale del Porto (segnata proprio dalla presenza della Stazione Marittima, chiusa ad ovest dal Molo San Vincenzo e ad est dal pontile dell'Immacolatella su cui sorge un piccolo edificio settecentesco di notevole valore storico-artistico) anzi, ne identifica una parte, quella del piazzale Angioino attestandosi sul bordo della calata Piliero con il lato corto e posizionandosi parallelamente alla calata a una distanza dal bordo verso mare di circa 15m e dal limite con la città di 85m.



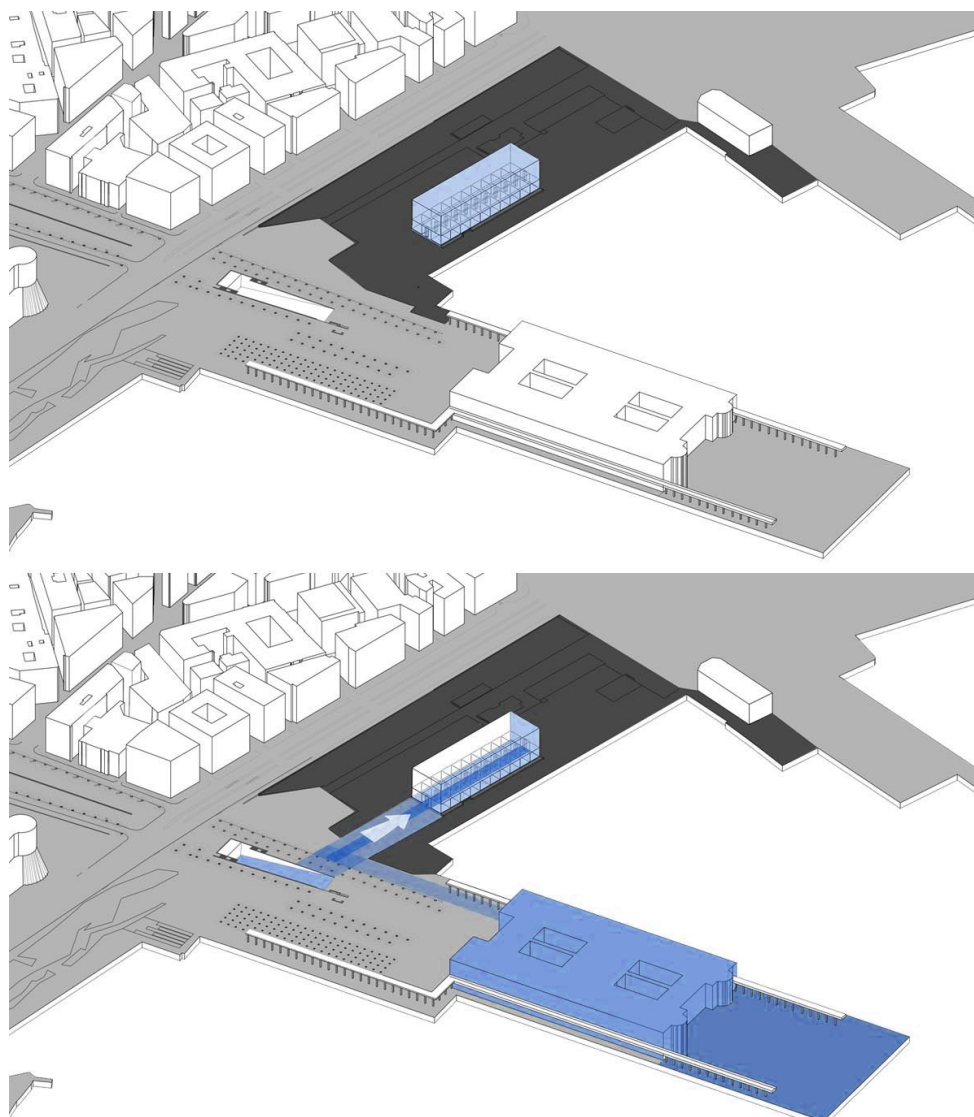
Il naturale accesso ai magazzini avviene unicamente dal fronte principale sul Piazzale Angioino, il fronte opposto è totalmente cieco, la spiegazione è dovuta probabilmente al mancato completamento dell'edificio che come ho accennato in precedenza doveva essere di lunghezza due volte superiore. La relazione tra la Calata Piliero e la città è oggi totalmente assente per la presenza di un grande parcheggio di auto e di trailer che crea una barriera ulteriore rispetto alla via Marina il cui accesso carrabile è consentito solo dal varco dell'Immacolatella Vecchia.

Per la sua posizione rispetto agli accessi all'area possiamo quindi leggere l'edificio, oggi, come unicamente orientato verso il molo Angioino nonostante il suo fianco rivolto verso il mare predomini sul paesaggio e sullo skyline.

I Magazzini Generali come tante architetture dismesse all'interno dei porti possono, in un ottica di riciclo e rifunzionalizzazione delle infrastrutture,

essere rimessi in gioco e rappresentare una pausa all'interno di questo sistema: un vero e proprio nodo di scambio tra la nave e la città.

È questo l'edificio che nel caso napoletano è destinato ad essere il cuore del "portus".



Il passaggio *portus*

L'edificio a quattro livelli, di cui uno interrato, nato per ospitare un frigorifero, con capacità di immagazzinamento di 100.000 quintali e un magazzino deposito si dispone parallelamente alla Calata Piliero, rappresenta una presenza ingombrante all'interno dell'area monumentale (Amirante, 2001). La sua mole infatti ha in parte determinato l'impossibilità di ripensare l'area in maniera razionale.

Disposto sul ciglio esterno della Calata, per consentire il facile immagazzinamento delle merci tramite gru si relaziona molto di più con il bordo della calata che non con la Via Marina. Le grandi aperture presenti sui lati lunghi e la grande libertà della struttura interna caratterizzata solo da una fila di pilastri centrali che vanno rastremandosi man mano che si sale determinano infinite possibilità di lettura dello spazio.

In particolare il piano terra leggermente sopraelevato rispetto alla quota della calata è scandito da ampie aperture, oggi chiuse con saracinesche, che consentirebbero una volta aperte di trapiantare fino al mare.

L'accesso infatti oggi avviene solo dal fronte principale o da una piccola porta posta sul lato lungo rivolto verso il mare .

Ognuno dei tre piani fuori terra è alto circa 8 metri e presenta due tipi di aperture: grandi balconate a tutta altezza e una serie di piccole feritoie poste a 45 gradi rispetto alla sezione del muro. La particolarità di queste ultime fu dettata da logiche funzionali, le merci stoccate avevano bisogno di essere particolarmente arieggiate, determina oggi condizioni di luce molto particolari, infatti se le grandi finestre creano delle zone di luce molto forte, queste ultime determinano una condizione di luce uniforme molto piacevole.



Interno dei Magazzini Generali durante la mostra "Lucifero3" di Gian Maria Tosatti, 2015.

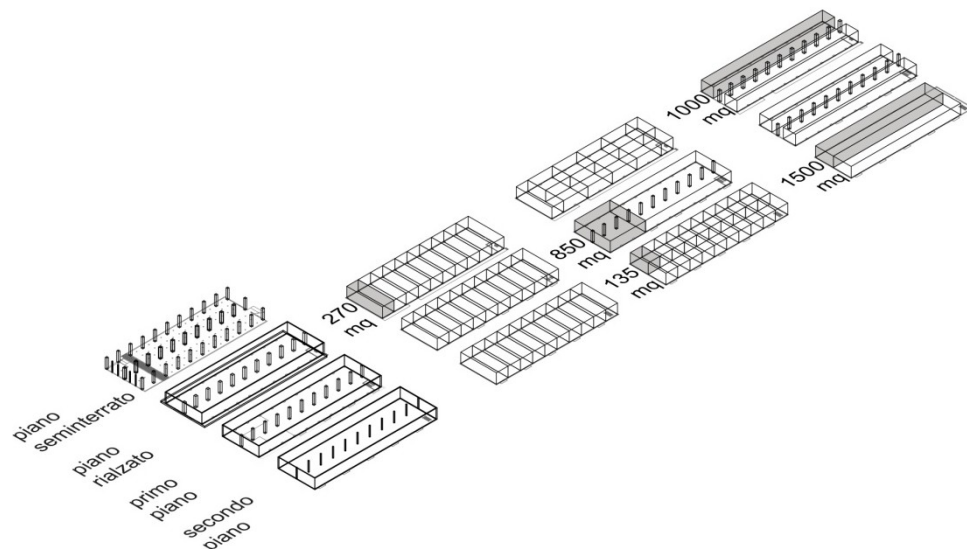
La posizione di questo edificio rispetto all'area monumentale determina scorci sul paesaggio portuale da una prospettiva insolita: guardando verso il mare è possibile osservare tutto il porto, dall'autorità portuale fino alla zona di levante della baia dominata sullo sfondo dal Vesuvio. Guardando invece sul lato opposto è possibile comprendere dall'alto la stratificazione storica di questo pezzo di città.



Vista sulla Stazione Marittima dall'interno dei Magazzini Generali.

L'individuazione di questo edificio come il possibile elemento puntuale nel quale inserire il "portus" è stata determinata proprio per queste caratteristiche: la vicinanza con il Piazzale Angioino e la Stazione Marittima, la relazione con il waterfront e anche con la Marina, la vicinanza con la metropolitana (che assicura una possibilità di accesso molto consistente da parte dei crocieristi), la sua posizione strategica rispetto alla strada e rispetto alla Calata, la pianta libera, l'altezza degli interpiani, la posizione strategica delle aperture.

L'edificio, analizzato e descritto nelle sue articolazioni più minute, viene identificato come il luogo ideale per assorbire le molteplici configurazioni spaziali che "il portus" potrebbe assumere. Per l'enormità dei suoi spazi e per la grande quantità di aperture l'edificio può essere letto sia in senso longitudinale, e quindi a due campate di circa 15 metri l'una che possono a loro volta essere ripartite in più spazi sia in senso trasversale e quindi ipotizzare una scansione più serrata che va dalla Via di Portosalvo (così si chiama la strada interna al porto in adiacenza all'edificio) al mare.



“Il mercato coperto è l’edificio capace di accogliere un gran numero di botteghe separate, condotte da individui diversi, per la vendita dello stesso prodotto o di merci distinte. (...) ha avuto larghissima diffusione tra il XII e il XIII secolo soprattutto in Francia, in Inghilterra e nei Paesi Bassi ma, se pensiamo al bazar orientale, ne troviamo un buon numero di esempi anche nei paesi mediterranei’. (Bosc, 1879) *è ben noto che i tipi medievali più frequenti sono di derivazione romana e sono riconducibili, da un lato a una galleria, dall’altro –e più spesso- a un manufatto allungato, di impianto basilicale, in generale diviso in due o tre campate, spesso coperte a volta, magari con un piano superiore”* (Pevsner, 1987).

L’edificio di Canino, come si può notare dagli schemi allegati, corrisponde perfettamente, seppure in chiave moderna, a questa descrizione. E potrebbe pertanto essere sfruttato su layer differenti sia come attrattore per i cittadini che come spazio a vocazione turistica.

Il bazar, la forma che il “portus” assumerebbe in questo caso, consente non solo di sfruttare appieno tutte le potenzialità dell’edificio (che con la sua pianta libera garantisce massima libertà per la progettazione degli spazi adibiti alla vendita) ma anche di provare ad attirare il cittadino che con il futuro sottopasso della metropolitana potrà in maniera più agevole ri-avvicinarsi al porto.

Così come in pianta, l’edificio potrebbe essere diversamente scomposto anche in alzato e ospitare funzioni e utenti differenziati a seconda dei livelli, penso a ragioni burocratiche di sicurezza per i crocieristi che in una logica cadenzata e più veloce potrebbero fare un percorso differenziato rispetto ai cittadini.

La grande quantità di aperture laterali al piano terra nonché la sua naturale direzione verso il Molo Angioino e il futuro sottopasso della metropolitana potrebbe infatti essere quello più permeabile e più aperto e ospitare il bazar.

I piani superiori potrebbero essere quelli adibiti allo spazio per l’*edutainment* che tra le altre cose potrebbe ospitare alcuni dei reperti archeologici che, per

dimensione, non trovano spazio nell'area "museale", già prevista, d'ingresso alla metropoli. Penso alle navi romane che da sole potrebbero essere un'interessante attrazione turistica. Le grandi dimensioni degli ambienti consentirebbero sia la localizzazione di grandi attrazioni, sia la possibilità di una scomposizione più minuta e differenziata delle parti.

Questi spazi potrebbero essere ripensati proprio attraverso un progetto scenografico che provi a rappresentare la città in tutte le sue forme: doppie altezze, affacci, prospettive allungate: il dualismo tra il sopra e il sotto, tra l'antico e il moderno, la struttura spaziale, la forma e la luce ma anche i rumori, gli odori e perché no i sapori potrebbero essere riproposti in questo spazio dedicato alla conoscenza che incuriosisca il visitatore e stimoli in lui nuovi sguardi. Un contenitore nel quale inserire tutta una serie di informazioni turistiche sulla città (itinerari alternativi, nuovi scenari, laboratori artigianali, specialità locali) che il turista in poco tempo non avrebbe modo di vedere che si inserisce all'interno di un percorso *edutainment* che in maniera fluida possa poi ricondurre all'esterno il visitatore, a questo punto libero (di andare dove vuole) ma più consapevole delle tante cose da fare e da vedere.

Il direttore generale della Terminal Napoli, la società che gestisce la stazione marittima di Napoli in un articolo per LaRepubblica, spiega ad esempio come in un giorno di massima affluenza come lo scorso 16 settembre nel porto di Napoli sono approdate contemporaneamente: Oasis of the Seas (220mila tonnellate e 5.400passengeri), Norwegian Epic (155mila tonnellate e 4.100passengeri) e Horizon (46 mila tonnellate e 1.828 passeggeri) per un totale di circa 11mila passeggeri. Di questi però il 50% va in escursione via autobus tra Pompei e il Vesuvio, il 20% non scende proprio dalla nave e solo il 30% decide di visitare la città in autonomia.

Sono però solo la metà di questi ipotetici 3 mila passeggeri che non si arrendono all'impossibile attraversamento del porto, su Piazza Municipio

(porta di accesso dal mare che dal 1994 è un cantiere a cielo aperto per i lavori della metropolitana), e visitano la città invece di tornare scoraggiati sulla nave.

Per una città come Napoli il cui centro storico è dal 1995 tra i siti Unesco considerati patrimonio dell'umanità non è accettabile perdere l'85% dei turisti che giornalmente transitano per il porto senza nemmeno "entrare" in città, è una perdita economica e culturale che la città non può permettersi.

La sfida della complessità all'interno del porto sta nel cercare di sviluppare una strategia che, partendo dalle limitate condizioni spaziali e temporali e senza interferire con il funzionamento della macchina portuale, possa favorire le logiche di ingresso nel centro antico e una conoscenza maggiore delle attrattive culturali e turistiche della città. Quello che è certo è che non è possibile ipotizzare all'interno del porto dei grandi stravolgimenti spaziali nonché degli spostamenti funzionali altrove.

"Quelli che vivono il porto non sono infatti dei generici abitanti ma assumono delle connotazioni più precise: sono amministratori, sono concessionari, sono lavoratori, sono passeggeri. Per questi ultimi il porto deve essere un efficiente (e magari piacevole) luogo di transito; per i primi tre il porto deve funzionare, un po' come una macchina complessa di cui bisogna garantire la sicurezza, la produttività, la crescita. Il porto può essere allora assimilato a un luogo di lavoro, a una fabbrica: e ogni modificazione ipotizzata deve considerare la necessità di non interrompere l'esercizio" (Amirante, 2013).

Proprio per queste ragioni lavorare all'interno del porto e al tempo stesso provare ad innescare processi di connessione con l'esterno è molto complesso. La macchina portuale con le sue logiche deve essere ripensata in modo molto attento senza interferire con i diversi operatori che lavorano nel porto: ipotizzare qualunque genere di trasformazione all'interno di questo complesso

ingranaggio deve essere perciò pianificata con tutti quelli che potrebbero interferire con esso.

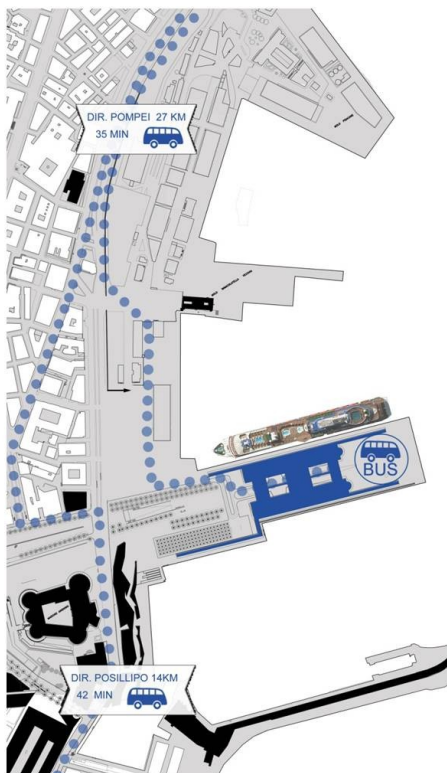
Oggi i crocieristi che arrivano al porto di Napoli si dividono in tre categorie: quelli che immediatamente dopo l'attracco scendono dalla nave dal ponte inferiore nel piazzale antistante la stazione marittima dal lato del mare dove gli autobus delle gite organizzate li attendono (generalmente per delocalizzarli a Pompei), quelli che utilizzando la passerella pedonale in cemento armato esistente per entrare alla stazione marittima dalla quota superiore e uscire dal fronte principale per l'escursione libera, e quelli che invece, avendo terminato il soggiorno, sempre dalla stessa passerella entrano alla stazione per il ritiro bagagli. In tutti i casi, soprattutto per le navi che arrivano molto presto la mattina, alcune navi ormeggiano intorno alle 6.30 del mattino, l'ingresso alla stazione marittima è esclusivamente di passaggio poiché a quell'ora le attività commerciali sono ancora chiuse.

È possibile quindi ipotizzare, in accordo con le compagnie crocieristiche un percorso alternativo in uscita (quando le funzioni commerciali sono ancora chiuse) che consenta ai crocieristi che scendono dalla nave di passare in uno nuovo spazio (questa volta di natura culturale), ancora interno al porto, che li conduca comunque, secondo la scaletta, al piazzale di sosta degli autobus? È possibile utilizzare quel tempo che i crocieristi in genere trascorrono in attesa che l'autobus si riempia per fare loro attraversare il "portus" che dilatando di poco questo tempo possa raccontate un po' la città dove sono sbarcati e che per mancanza di tempo non avranno modo di vedere?

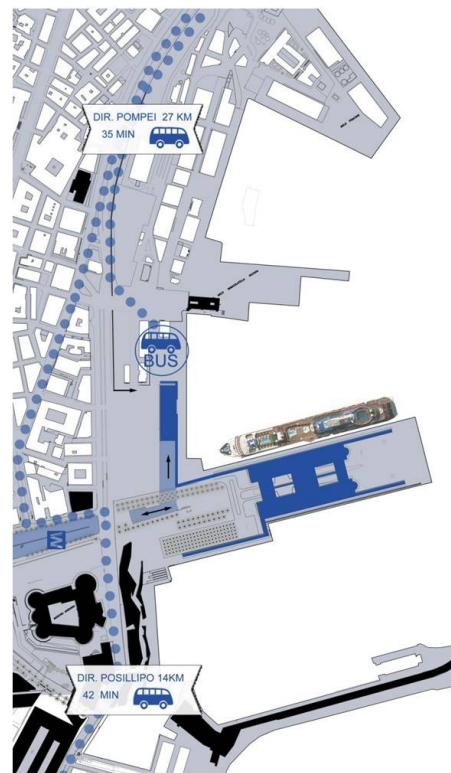
L'idea portata avanti sin'ora ipotizza infatti un percorso, concordato con le compagnie crocieristiche che comporta, dal punto di vista logistico, minimi cambiamenti. Tra questi quello più significativo non in termini fisici quanto logistici è lo spostamento del parcheggio di sosta degli autobus delle compagnie crocieristiche nel piazzale dove oggi sostano gli autobus extraurbani, nella parte più ad est di Calata Piliero prospiciente l'edificio

dell'Immacolatella Vecchia. Questo spostamento di pochi metri, in un luogo che già ospita altri autobus consentirebbe la costruzione di un percorso che dalla nave, come una vera e propria appendice di questa, li porti allo stazionamento.

IL PERCORSO OGGI



IL NUOVO PASSAGGIO



Provare a lavorare sul percorso che i passeggeri devono necessariamente fare per uscire dalla stazione e dal porto - e non al rientro, per non interferire né con le attività commerciali della Stazione, né tantomeno con i necessari controlli della sicurezza- potrebbe giocare proprio utilizzando le passerelle esistenti le quali bypassando la stazione e soprattutto il fitto labirinto (di barriere, parcheggi , spazi interclusi e lavori in corso) sia carrabile che pedonale sul Piazzale Angioino potrebbero essere prolungate fino a intercettare il "portus".

In questo modo si potrebbe dare un nuovo senso alle passerelle della Stazione Marittima che sembrano voler abbracciare il piano inclinato del Molo senza però riuscirci, per motivi dovuti alla distribuzione degli spazi in esse racchiuse determinando il vero impedimento fisico tra la stazione e la piazza.

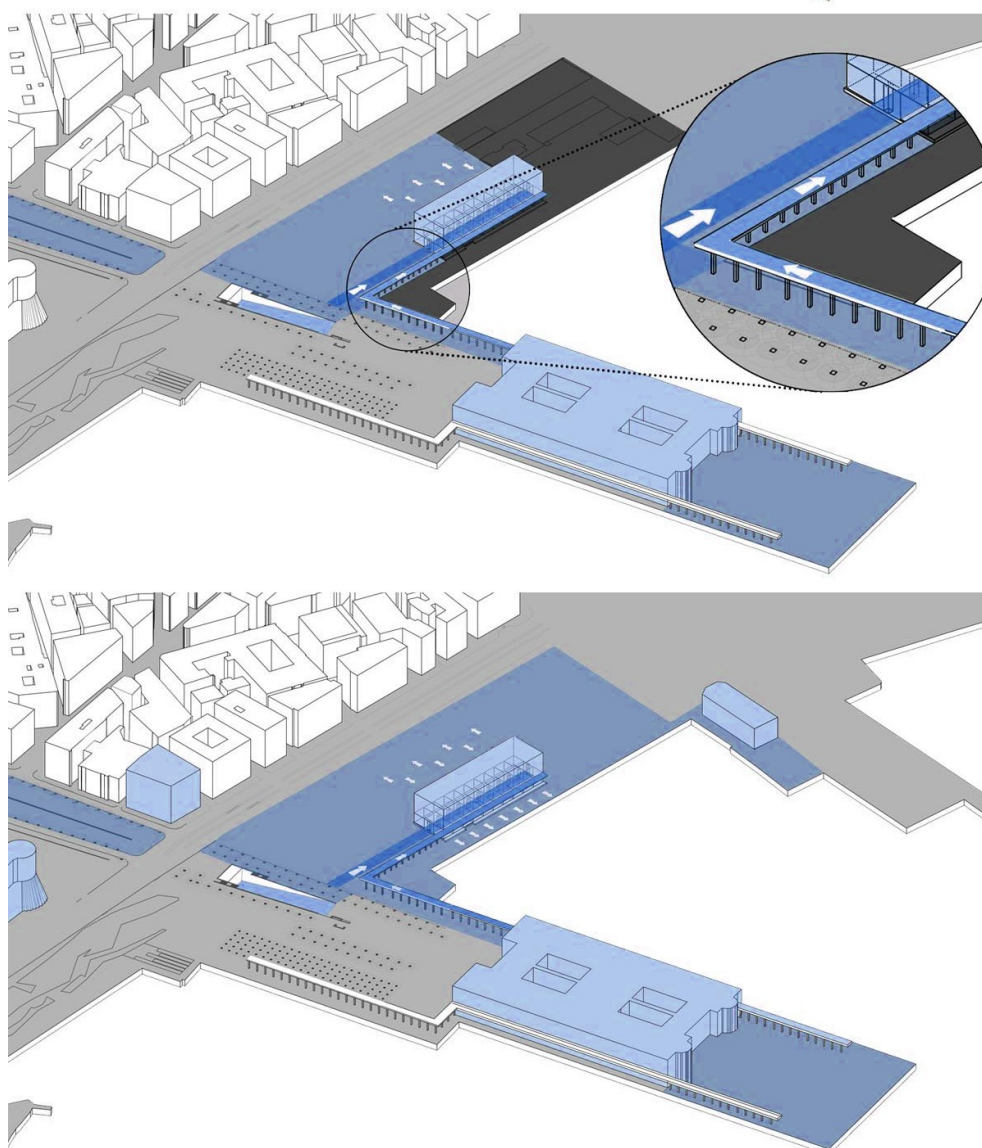
Lavorare in quota ci consentirebbe da un lato di risolvere i problemi relativi alla dispersione dei passeggeri, dall'altro di identificare durante il percorso una serie di punti notevoli che potrebbero essere raccontati e essere anche loro parte del percorso culturale.

Uno scambio intermodale che possa per un attimo rallentare i tempi della crociera quel tanto da consentire una visione della città storica tra la nave e la città, uno strumento attrattore per una nuova narrazione che riesca a tenere insieme tutti i tempi che si accavallano in questo pezzo di città. Un pezzo di spazio pubblico che possa fungere da trait d'union fisico e temporale: per i turisti che scendono dalla nave, per i pendolari che arrivano dalla marina, per i cittadini che attraversano la piazza.

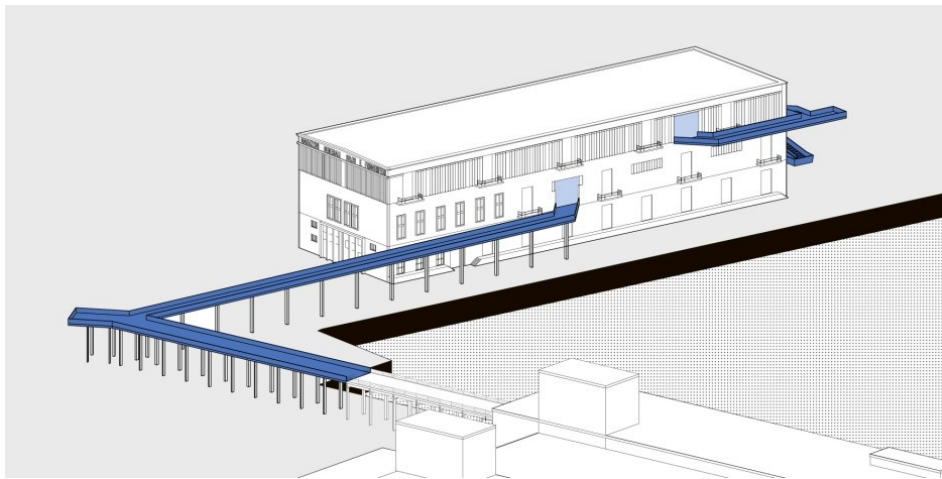
Mettendo in discussione il progetto vincitore del concorso per la Flitering Line di Michel Euvé che vede in un passaggio sottoposto alla quota stradale la soluzione per una relazione più forte tra la città e il porto che qui potrebbe essere ribaltato provando ad intervenire sulle architetture esistenti, senza alterarne l'immagine e senza interferire con la quota stradale. Utilizzare le passerelle esistenti della Stazione Marittima infatti può essere utile proprio per lavorare a una quota superiore che consentirebbe ai passeggeri un più agevole attraversamento del Piazzale Angioino senza interferire con le normali attività portuali.

Nel caso napoletano il tema del passaggio e il tema della strada mercato si potrebbero fondere proprio all'interno del grande contenitore dei Magazzini Generali che in questa ipotesi verrebbero rimessi in gioco su due layer differenti: il primo alla quota stradale il cui accesso è garantito prevalentemente dal fronte principale, il secondo al piano superiore (8 metri

come la quota della passerella della stazione marittima) dal quale si accede tramite la nuova passerella, in prosecuzione di quella esistente, che dovrà innestarsi nell'edificio dal lato del suo fronte sul mare per concludersi poi attraverso una scala disposta in adiacenza al lato cieco dell'edificio, dove sarebbe disposto il nuovo punto di sosta degli autobus.



Il percorso infatti dovrebbe configurarsi come un innesto a una delle due passerelle tronche in cemento armato che, all'altezza di 8 mt, partono dalla Stazione Marittima: quella posizionata sul lato dell'edificio che affaccia sulla Calata Piliero per far sì che questa, una volta prolungata intercetti il "portus" e concludersi, senza alterare la scaletta turistica, nel piazzale dove gli autobus aspettano i gruppi per delocalizzarli altrove: un percorso fluido che consenta al percorso di *edutainment* di svilupparsi senza modificare di molto i tempi - stretti - che i crocieristi hanno a disposizione.



Lavorare in particolar modo sull'innesto ci consente di rimettere in gioco l'edificio ipotizzando ingressi e uscite obbligati che smistano i vari flussi senza dover necessariamente già ipotizzare una delle infinite configurazioni spaziali che l'edificio potrebbe avere. Questo perché in questa sede il tema non è il progetto di recupero dell'edificio in sé, ma a dettare legge è l'identificazione del modo con cui è necessario effettuare "il passaggio" dei crocieristi dalla nave all'autobus.

3.2 L'altra Venezia

“Venezia è un pesce. Guardala su una carta geografica. Assomiglia a una sogliola colossale distesa sul fondo. Come mai questo animale prodigioso ha risalito l'Adriatico ed è venuto a rintanarsi proprio qui? Poteva scorrazzare ancora, fare scalo un po' dappertutto, secondo l'estro; migrare, viaggiare, spassarsela come le è sempre piaciuto: questo fine settimana in Dalmazia, dopodomani a Istanbul, l'estate prossima a Cipro. Se si è ancorata da queste parti, un motivo ci deve essere. I salmoni si sfiancano controcorrente, si arrampicano sulle cascate per andare a fare l'amore in montagna Balene, sirene e polene vanno a morire nel mar dei Sargassi.

Venezia è sempre esistita come la vedi, o quasi. È dalla notte dei tempi che naviga; ha toccato tutti i porti, ha strusciato addosso a tutte le rive, le banchine, gli approdi: sulle squame le sono rimaste attaccate madreperle mediorientali, sabbia fenicia trasparente, molluschi greci alghe bizantine. Un giorno però ha sentito tutto il gravame di queste scaglie, questi granelli e schegge accumulati sulla pelle un poco per volta; si è resa conto delle incrostazioni che si stava portando addosso. Le sue pinne sono diventate troppo pesanti per sgusciare fra le correnti. Ha deciso di risalire una volta per tutte in una delle insenature più a nord del Mediterraneo, la più tranquilla, la più riparata, e di riposare qui. Sulla cartina geografica, il ponte che la collega alla terraferma assomiglia a una lenza: sembra che Venezia abbia abboccato all'amo. È legata a doppio filo: binario d'acciaio e fettuccia d'asfalto; ma questo è successo dopo, soltanto un centinaio di anni fa. Abbiamo avuto paura che un giorno Venezia potesse cambiare idea e ripartire; l'abbiamo allacciata alla laguna perché non le saltasse in mente di salpare di nuovo e andarsene lontano, questa volta per sempre. Agli altri diciamo che l'abbiamo fatto per proteggerla, perché dopo tutti questi anni di ormeggio non è più abituata a nuotare: la catturerebbero subito,

finirebbe di sicuro su qualche baleniera giapponese; la esporrebbero in un acquario a Disneyland. La verità è che non possiamo più fare a meno di lei. Siamo gelosi. Anche sadici e violenti, se si tratta di trattenere chi si ama. Abbiamo fatto di peggio che legarla alla terraferma: l'abbiamo letteralmente inchiodata al fondale. C'è un romanzo di Bohumil Hrabal dove un bambino ha l'ossessione dei chiodi. Li pianta solo sui pavimenti: a casa, in albergo, dagli ospiti. Tutti i parquet di legno che gli capitano a tiro vengono martellati dalla mattina alla sera. Come se il bambino volesse fissare le case al terreno, per sentirsi più sicuro. Venezia è fatta così; solo che i chiodi non sono di ferro ma di legno, e sono enormi, da due a dieci metri di lunghezza, con un diametro di venti, trenta centimetri. Sono piantati nella melma del fondale.

Questi palazzi che vedi, le architetture di mar mo, le case di mattoni non si potevano costruire sull'acqua, sarebbero sprofondate nel fango. Come si fa a gettare fondamenta solide sulla melma? I veneziani hanno conficcato nella laguna centinaia di migliaia, milioni di pali. Sotto la basilica della Salute ce ne sono almeno centomila; anche ai piedi del ponte di Rialto, per contenere la spinta dell'arco di pietra. La basilica di san Marco poggia su zatteroni di rovere, sostenuti da una palafitta d'olmo. Alberi capofitti a testa in giù, piantati con una specie di incudine tirata su a forza di carrucole. Ho fatto in tempo a vederli, da bambino: ho sentito le canzoni degli operai battipalo ritmate dalle percussioni lente e poderose di quei magli sospesi per aria, a forma di cilindro, che scorrevano su rotaie verticali, in piedi, salivano piano, si abbattevano di schianto. I tronchi si sono mineralizzati proprio grazie al fango, che li ha avvolti nella sua guaina protettiva, ha impedito che marcissero a contatto con l'ossigeno: in apnea per secoli, il legno si è trasformato quasi in pietra. Stai camminando sopra una sterminata foresta capovolta, stai passeggiando sopra un incredibile bosco alla rovescia. “

Tiziano Scarpa, Venezia è un pesce, una guida.

La posizione



Venezia, la città d'acqua per eccellenza. Una delle più turistiche al mondo oltre che, storicamente, uno dei principali porti del Mediterraneo Orientale.

La travagliata e complessa storia veneziana, in particolare il suo forte legame con l'Oriente, nonché la sua particolarissima conformazione fisica e morfologica fanno di questa città un unicum.

L'immagine del capoluogo veneto conosciuta in tutto il mondo, grazie anche al primato culturale che la città è riuscita a conquistarsi nel corso dell'ultimo

secolo, soprattutto con le Biennali d'arte e architettura e il Festival del Cinema la rendono una delle mete più visitate sia da terra che da mare.

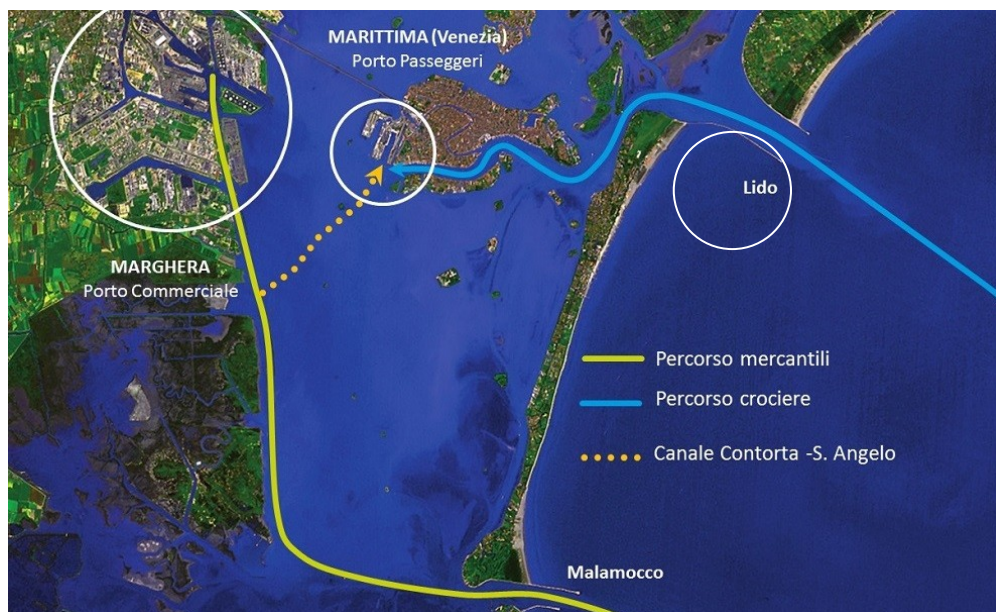
Quello della Serenissima infatti è il secondo porto turistico d'Italia e il terzo in Europa e come tutti i porti nel corso dell'ultimo secolo ha dovuto fare i conti con la dimensione sempre maggiore delle navi e i relativi problemi di posizionamento e gestione dei flussi turistici.

Il capoluogo veneto, a differenza delle altre città portuali, si trova all'interno di una laguna e questo determina non pochi problemi logistici e tecnici quando ci si trova a fare i conti con le dimensioni e la potenza delle moderne navi. Queste infatti oltre a creare problemi di instabilità nelle fondamenta stesse della città, se il passaggio avviene troppo vicino alle rive, determinano anche problemi tecnici relativi alle rotte che queste devono avere all'interno della laguna il cui fondale non è uniforme ma ha anch'esso dei veri e propri canali navigabili. La profondità sempre maggiore con la quale vengono dragati i canali per consentire il transito delle navi attuali, sia turistiche che mercantili, determina i sempre maggiori e ben noti problemi di acqua alta, per via del flusso sempre più cospicuo di acqua che entra all'interno del bacino. Eppure nonostante la difficoltà di tenere insieme un territorio instabile come quello lagunare dal punto di vista geologico con le pressioni sempre più grandi che le moderne attività portuali impongono, Venezia continua la storica battaglia - anche se molto diversa dal passato - per l'egemonia del mare Adriatico. Tralasciando in questa sede i problemi geologici della laguna veneziana, e le relative battaglie politiche e ideologiche che la città affronta sul "problema delle grandi navi" il cui quadro è in ogni caso fondamentale per comprendere la complessità di un ragionamento molto più ampio, a partire dall'assunto che le grandi navi oggi arrivano a Venezia, il caso veneziano può considerarsi molto interessante rispetto al rapporto crocieristi/città.



La domanda per l'acquisto di beni e servizi, il canale principale attraverso cui la crocieristica influenza il resto del tessuto economico, è stimata in 436 mln. di euro, di cui 283,6 (il 64,9%) per beni e servizi locali. (dati Autorità portuale di Venezia 2013). Nonostante questi dati, il problema delle meganavi in transito nella laguna è molto rilevante tanto che nel marzo del 2012 si è giunti all'emanazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (c.d.decreto Clini-Passera) che stabilisce il divieto di transito attraverso il bacino di S. Marco ed il canale della Giudecca delle navi da crociera con stazza lorda superiore a 40 mila tonnellate (TSL),(permettendone temporaneamente

il passaggio, con una norma transitoria, fino al momento in cui saranno disponibili percorsi alternativi). La delocalizzazione del terminal passeggeri alla Marittima e al Tronchetto, non risolve per il momento il problema del transito in laguna ma sposta l'attracco delle navi che prima arrivavano alla "Riva sette martiri", a pochi metri da Piazza San Marco, in un' area tutta infrastrutturale esterna al centro.



Ben tre le proposte sul tavolo del ministero per evitare il transito delle mega navi nel canale della Giudecca:

La prima, *la contorta*, prevede in ogni caso l'arrivo delle navi al tronchetto attraverso però un percorso alternativo che dall'ingresso delle Bocca di Porto di Melamocco, sfruttando il canale petroli già esistente, devia poi per il Canale Contorta Sant'Angelo ,da cui il nome della proposta, per un arrivo frontale al porto.

La seconda, *Venice Cruise 2.0*, prevede invece che le navi non entrino proprio all'interno della laguna, creando un nuovo ormeggio al Lido di Venezia: da lì attraverso imbarcazioni più piccole sarebbe garantito l'arrivo alla Marittima.

La terza, *Crocieristica a Marghera*, prevede la delocalizzazione delle grandi navi dal bacino di San Marco, mantenendole allo stesso tempo all'interno della laguna. La proposta prevede di posizionare il nuovo terminal passeggeri nell'ex area industriale di Marghera, vicino al Vega sfruttando quindi sia il canale che le banchine esistenti: l'arrivo in città in questo caso avverrebbe via terra.

A queste tre proposte si aggiunge la ricerca finanziata dal Co.Ri.La (Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerente il sistema lagunare di Venezia), dal titolo *“La laguna di Venezia nel quadro dei cambiamenti climatici, delle misure di mitigazione ed adattamento e dell'evoluzione degli usi del territorio. Riqualificazione e riprogettazione di alcune aree di terraferma prospicienti la laguna di Venezia”*. Questa ricerca pone la difesa dalle 'acque alte' dei centri storici della laguna di Venezia e la salvaguardia e il ripristino dell'ecosistema lagunare al centro di alcuni scenari che al 2050 e al 2100 vedranno coinvolti sia il porto commerciale sia il porto passeggeri fino ad ipotizzare il loro spostamento offshore. L'idea di fermare le navi pesanti in Adriatico nasce infatti proprio da alcuni dati sui cambiamenti climatici che vedranno intervenire di continuo le dighe mobili come il Mo.S.E per contrastare il sempre più frequente fenomeno dell'acqua alta dovuto all'innalzamento del livello del mare e la conseguente necessità di ipotizzare che “La Laguna di Venezia, che storicamente è stata sempre in connessione con il mare Adriatico, diventerà una laguna più chiusa, in cui il ricambio dell'acqua sarà meno frequente e quantitativamente meno importante” (Fornasiero, 2015).

Nella configurazione attuale, in tutte e tre le proposte nonché nelle previsioni di un eventuale porto offshore, l'arrivo dei crocieristi, sia esso alla Marittima,

al Tronchetto o al piazzale Roma, determina esattamente gli stessi problemi a livello logistico e di accessibilità.

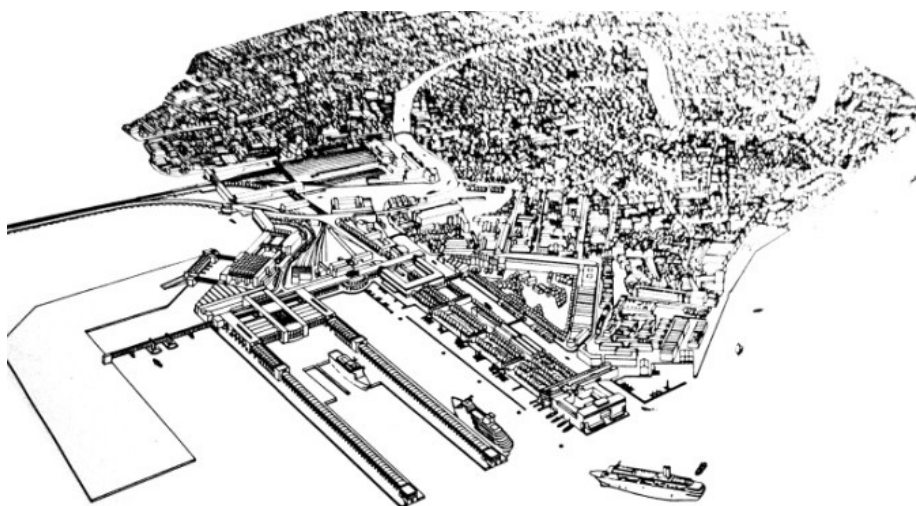
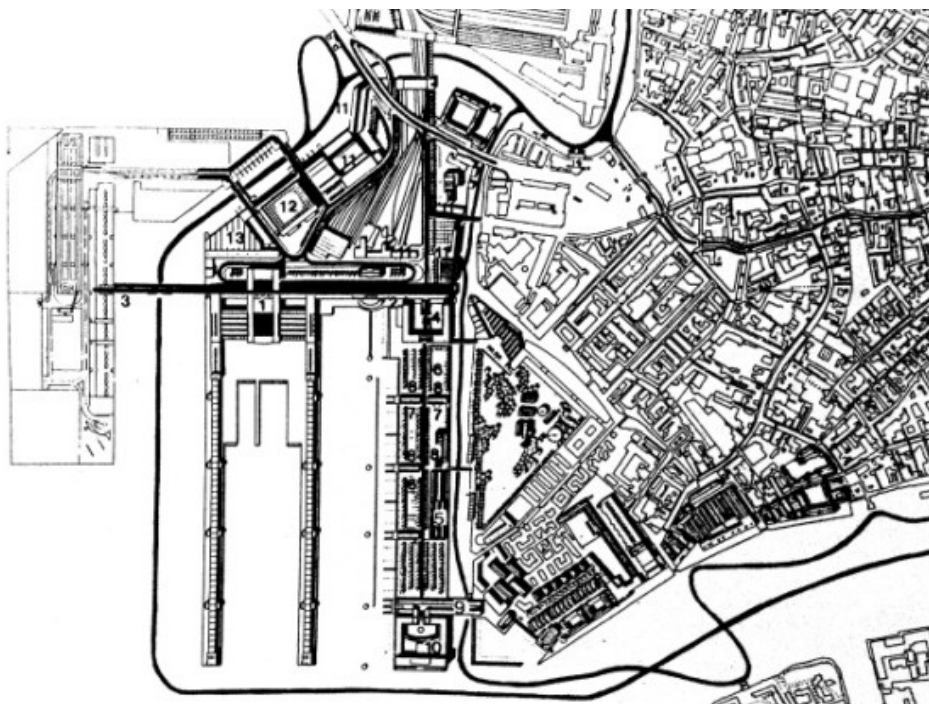
La domanda generale è come in tutte le altre città analizzate: qual è l'immagine che si presenta al turista quando arriva da mare? È possibile migliorare l'esperienza dell'escursione seppur in un tempo limitato?

“La parte di Venezia che guarda la terraferma ed è ad essa collegata dal ponte ferroviario e automobilistico, offre oggi di sé un'immagine che, al di là della presenza della laguna, non si differenzia gran che da molte tristi periferie urbane. Impianti terziari, infrastrutture di trasporto, frammenti urbani incoerenti, depositi ferroviari e banchine portuali si mescolano a formare un quadro dove per lunghissimi anni si sono accumulati i servizi che il centro storico della città non era in grado di accogliere, senza alcun disegno dotato di qualche coerenza interna e continuità con la città storica” (Gregotti, 1992).

Così Vittorio Gregotti descriveva la zona Ovest di Venezia nel 1992: da allora le cose non sono molto cambiate.

A differenza del caso napoletano dove le navi arrivano in pieno centro come in passato o quello marsigliese dove l'arrivo è molto delocalizzato, il caso Veneziano viene considerato nell'ambito di questa ricerca proprio per la sua alterità.

Il Porto Passeggeri (costituito dalla Marittima e dal Tronchetto) costruito al solo scopo funzionale di consentire l'attracco delle grandi navi, è a tutti gli effetti quello che Michel Foucault definirebbe un'eterotopia o che Marc Augé avrebbe definito anni dopo come un non luogo. Nulla in questo spazio “sa” di Venezia, neppure del suo volto industriale e portuale le cui tracce sono visibilmente presenti poco lontano.



Riorganizzazione dell'area portuale del centro storico di Venezia, studio di fattibilità, 1990, Gregotti Associati.

A partire dal 1868 si aggiunge alla città un' isola totalmente infrastrutturata che cambia notevolmente la morfologia di Venezia: è la Marittima che dal 1880 ospiterà il porto fino ad allora era localizzato nel bacino di San Marco.

“Il sito prescelto è quello a nord-ovest della città come prolungamento della zona di Santa Marta (fino al Canal Grande lungo l'asse parallelo al Campo di Marte). Occorreva non allontanarsi troppo dalla stazione ferroviaria di Santa Lucia, e nello stesso tempo avere a disposizione una zona prima di vincoli monumentali, in cui fosse possibile creare agevolmente quei bacini, moli e attracchi che permettessero al naviglio di piccola e media stazza di ormeggiare e di fornire all'utenza servizi di carico, scarico e di stoccaggio adeguati alla aumentata mole di traffici. (...) Nel 1880 il nuovo complesso portuale viene aperto all'esercizio. Le strutture si presentavano all'epoca con una certa imponenza, disponendo di m 982 di banchina lungo i due lati del molo di levante e di un notevole numero di arganelli idraulici per le manovre dei mezzi meccanici di sollevamento. Ampi magazzini ad un piano per a 12.610 mq di superficie, erano disposti lungo il fronte dello stesso bacino e del canale della Scomenzera, mentre un edificio per gli uffici ferroviari e doganali e per gli alloggi del personale era ubicato sul piazzale, parallelamente alla linea del grande specchio d'acqua” (Mazzotta, 1990).

Questa condizione rimarrà pressoché invariata fino alla seconda metà del dopoguerra quando la marittima cambierà completamente volto: il complesso portuale comprenderà anche gli scali di Marghera lasciando a Venezia le strutture ricettive per il traffico passeggeri. In quegli anni vennero così ristrutturare molte attrezzature del molo di ponente, che oggi accolgono parte dei terminal crocieristi, e demolite parecchie strutture del molo di levante.



Foto archivio storico Trevigiano

Nel 1958 il complesso della marittima venne ampliato con la realizzazione di una colmata, il Tronchetto, a supporto di quella esistente.

Tutte queste trasformazioni hanno notevolmente cambiato l'immagine dell'arrivo in città sia da terra, tramite il Ponte della Libertà che collega la città con Mestre, sia da mare. L'ingresso in città, in entrambi in casi è quanto di più lontano dal capoluogo veneto possa esistere.

Ma è soprattutto nel corso degli ultimi anni che il Venezia Terminal Passeggeri ha dovuto dotarsi di nuove strutture per ospitare la sempre più cospicua domanda di attrezzature per l'accoglienza dei passeggeri: il terminal 103 costruito nel 2003 e le strutture Isonzo 1 e 2 sul molo di levante inaugurate nel 2011 progettate dell'architetto Mara Ave.



Il terminal Isonzo 2, foto A. Paderni Eye Studio_Udine

La struttura, disposta parallelamente alla giacitura del molo di levante si compone di due livelli, l'area arrivi al piano terra e l'area partenze al livello superiore, due passerelle mobili sopraelevate dividono il flusso passeggeri rispetto alla movimentazione dei bagagli e all'approvvigionamento delle derrate.

Il Terminal Isonzo è la struttura portuale di accoglienza passeggeri più vicina, in linea d'aria, alla città. È separato da essa solo dal Canale della Scomenzera largo 52 mt dove transitano i vaporetto 4.1 - 4.2 e il 6 in entrata e in uscita dal Piazzale Roma che lo divide dall'area di Santa Marta.

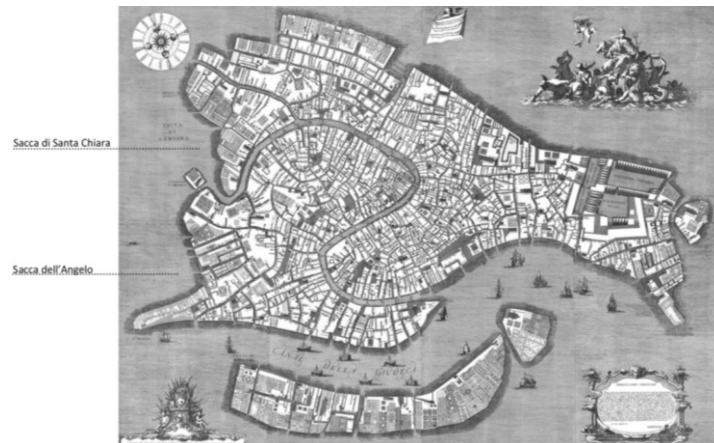
Quest'ultima attualmente ospita, sul lato del canale della Giudecca, l'autorità portuale ed è l'unica zona di Venezia (escludendo la marittima) dove è ancora consentito il traffico veicolare; qui infatti il comune ha previsto il futuro arrivo del tram facendo diventare questo un secondo nodo di scambio della città dopo il Piazzale Roma che insieme al progetto di Mauro Galantino il vincitore del concorso internazionale per "Garage multipiano ed opere connesse" indetto da APV alle spalle del terminal 103 avrà lo scopo di incrementare infrastrutture e servizi.

Il bordo

Il quartiere Dorsoduro, la punta più estrema della bocca del pesce per usare le parole di Tiziano Scarpa, che oggi costituisce l'unico pezzo di porto sul suolo della "Venezia storica" è delimitato a ovest da canale della Scomenzera che lo separa dal molo di Levante e a sud dal Canale della Giudecca.

Quest'area, deve il suo nome alla morfologia delle sue isole, più solide e meno paludose delle altre, dorso-duro per l'appunto, che furono per questo anche le prime, insieme a Rialto, a essere colonizzate. Come possiamo vedere dalla tavola storica di Lodovico Ughi (1729) solo una parte del Sestiere era già

edificata nel XVIII, le due insenature ad ovest saranno nel corso dei secoli successivi oggetto di grandi trasformazioni urbane.



Le piante catastali storiche ci sono utili per comprendere come dalla pianta dell'Ughi si è passati alla configurazione attuale; Inizialmente con l'ampliamento della "spiaggia" di Santa Marta e la realizzazione del Campo di Marte in età francese e successivamente con la trasformazione del Sestriere in area industriale.



Qui un tempo sorgevano le fabbriche, in particolare nella zona più ad ovest e i primi complessi religiosi. A seguito della realizzazione della Stazione Marittima alla fine dell'800, infatti comincia l'espansione del quartiere industriale verso la città. Si riempiono così i pochi vuoti urbani ancora

disponibili che oggi caratterizzano la parte di waterfront più ad ovest del canale della Giudecca: con la costruzione del il Punto Franco, dei Magazzini Generali (oggi sede dell'autorità portuale), del Cottonificio Veneziano (oggi sede del IUAV) e dei Magazzini Ligabue (in parte sedi dell'Università Ca' Foscari).

Questo bordo sul canale della Giudecca che va dal Canale della Scomenzera alla stazione di San Basilio, è molto più ampio rispetto alle tipiche *fondamenta*, così sono chiamati quei tratti di "strada" che costeggiano i canali o i rii, per le diverse esigenze funzionali e infrastrutturali degli edifici industriali costruiti.

Il primo grande vuoto si trova davanti ai Magazzini, uno spazio di forma triangolare, oggi adibito a parcheggio, che determina il limite tra la città e la marittima. La riconversione dei Magazzini 12 e 13, che si trovano paralleli alla riva, avvenuta nel 2007 e del Magazzino 15 nel 2010 ha consentito di unificare tutti gli uffici dell'autorità portuale in un'unica sede e allo stesso tempo di riconvertire una parte considerevole del waterfront proprio nel punto in cui termina la città.





Nelle foto prima e dopo la riconversione dei magazzini: in primo piano il canale della Scomenzera e il grande vuoto rivolto verso la Marittima e il Canale della Giudecca. (Autorità Portuale di Venezia)

Proseguendo la riva si incontra l'ex Cottonificio Veneziano, costruito nel 1883 e ristrutturato dall'architetto Gino Valle negli anni 90 per ospitare una delle sedi della Facoltà di Architettura. L'edificio posizionato in questo caso in senso perpendicolare è una figura importante e ingombrante all'interno del paesaggio: sul fronte che affaccia sul Canale della Giudecca svettano le ali in legno progettate da Massimo Scolari. L'installazione in legno lamellare e acciaio fu inizialmente costruita per segnare l'ingresso alle Corderie dell'Arsenale in occasione della Biennale del 1991, successivamente ricollocate sul tetto della Facoltà di Architettura ne costituiscono per un certo senso il simbolo.

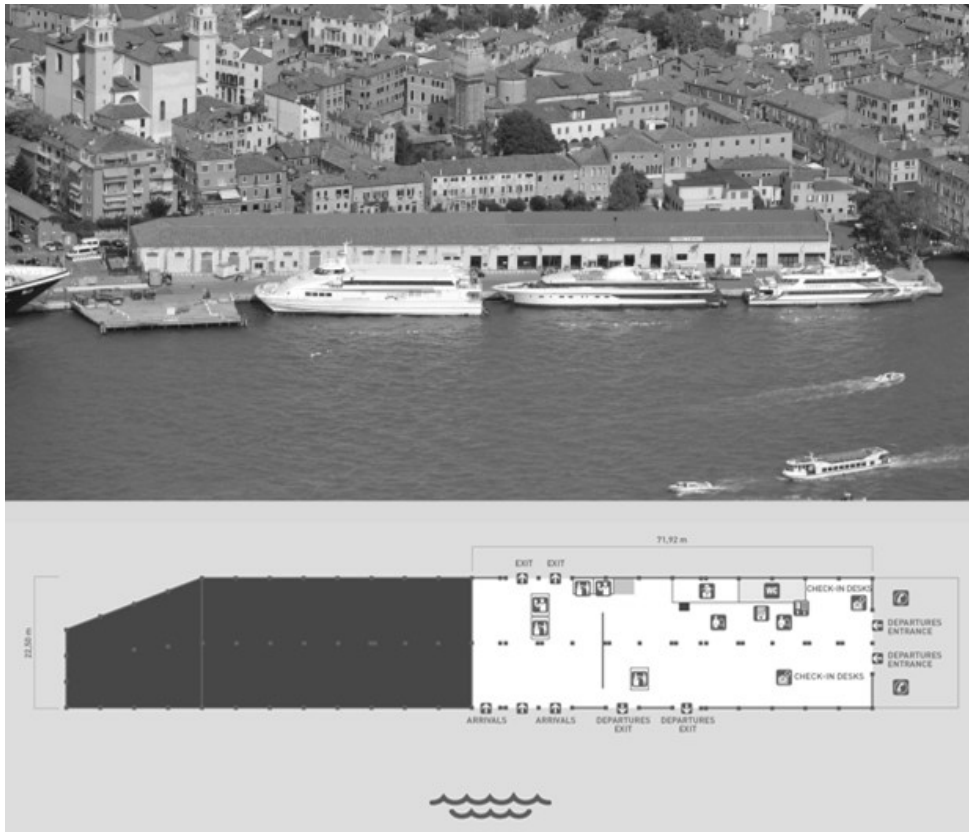


Continuando il tragitto lungo il canale sulla destra si trovano un po' più arretrati i magazzini Ligabue, anche questi interessanti per la loro "sproporzione" rispetto al tessuto storico adiacente, e frontalmente l'edificio del Terminal San Basilio.

Proprio nell'area tra la Facoltà di Architettura e il terminal passeggeri di San Basilio, nell'area degli ex magazzini Ligabue, dove è previsto il capolinea del nuovo tram fu bandito un concorso, vinto da Enric Miralles e Benedetta Tagliabue per la nuova sede della facoltà mai realizzato.



Questo edificio è l'ultimo per posizione degli edifici portuali nell'area di Santa Marta, disposto anch'esso parallelamente alla riva, occupato solo per metà da funzioni portuali attualmente offre una serie di servizi alle crociere di piccole dimensioni, agli yacht, agli aliscafi e ai catamarani.



Da questo punto in poi comincia la fondamenta delle Zattere sul cui terminale sorge la Punta Della Dogana che prospiciente al Bacino di San Marco delimita il punto in cui si innesta in Canal Grande.

Quest'area è molto interessante dal punto di vista urbano proprio per la commistione tra tessuto antico ed edilizia industriale che caratterizza oggi una parte del paesaggio veneziano e si relaziona anche con un'altra altrettanto

interessante area industriale costruita sull'altra sponda del Canale, a Sacca Fisola sull'isola della Giudecca, sulla quale predomina il Mulino Stucky costruito nel 1895 ad opera dell'architetto Ernst Wullekopf, che realizzò uno dei maggiori esempi di architettura neogotica applicata ad un edificio industriale e recentemente riadattato ad albergo.

Oggi l'area rappresenta a tutti gli effetti un'altra Venezia sicuramente meno conosciuta ma altrettanto interessante proprio per il suo forte carattere industriale che ha saputo riadattarsi alle nuove esigenze del quartiere.

Attraversarne il bordo consente non solo di avere una vista "mozzafiato" sul canale e sull'isola della Giudecca ma anche di percorrere un tragitto alternativo che passando per il Ponte dell'Accademia determina in ogni caso l'arrivo in San Marco.

L'attraversamento portus

Venezia è l'unica località portuale che riesce a concentrare tutti i turisti in loco, proprio perché a differenza di altre, le cui attrattive sono disseminate nel territorio, l'interesse è la città stessa o per essere più precisi Piazza San Marco. Attualmente la relazione tra il porto e la città è affidata al People Mover, un trenino sopraelevato, che mette in comunicazione sia il Tronchetto che la Marittima con piazzale Roma. Da lì per arrivare a Piazza San Marco, unico vero punto d'interesse del crocierista, o si percorre la strada Nova e successivamente una serie di calli minori o si prende il vaporetto. Il paradosso è che nonostante la inconfutabile bellezza dell'area marciana con la Basilica, del Palazzo Ducale, con il relativo ponte dei sospiri, e della riva dei "sette martiri" dalla quale è possibile ammirare un'incantevole vista sulla laguna e sull'isola della Giudecca... Venezia è molto altro.



Stiamo parlando di tutte le centinaia di calli alternative che il crocierista non percorre perché “transumato” in maniera meccanica verso la meta. La bellezza di una città fatta di isole tenute insieme da ponti, il cui fascino risiede negli scorci che improvvisamente si aprono sui campielli o sui piccoli ingressi nell’acqua delle abitazioni, o nelle calle strettissime nelle quali è possibile camminare se non in fila indiana, o dal modo in cui i veneziani utilizzano lo spazio pubblico attraverso un genere di appropriazione che altrove chiameremmo abusiva ma che qui si trasforma in arredo urbano ... tutto questo il turista non lo vede.

Più che farli convergere al centro, cosa che faranno in ogni caso, il tentativo dovrebbe essere quello di individuare percorsi alternativi che possano in ogni caso condurli all’area marciante mostrando al tempo stesso luoghi altri.

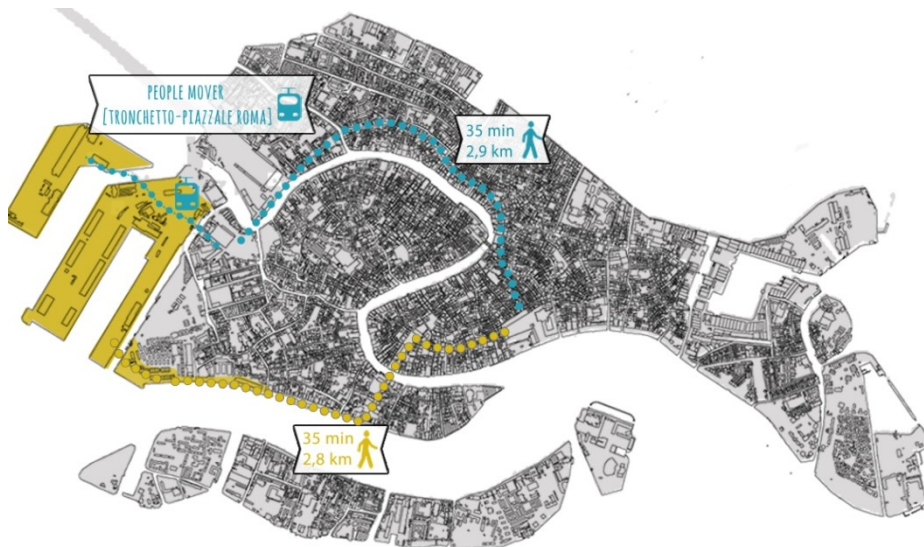
Poichè oggi i crocieristi, almeno quelli che attraccano al Molo di Levante, arrivano molto più vicini alla città di quanto non succeda con il People Mover è possibile ipotizzare una connessione diretta con la parte di città, in particolar modo con il sestriere Dorsoduro, a esso adiacente?

“Venezia è piccola, puoi permetterti di perderti senza uscire mai davvero. Male che ti vada, finirai sempre su un orlo, una riva davanti all’acqua, di faccia alla laguna. Non c’è nessun Minotauro in questo labirinto, nessun mostro acquattato che aspetta di divorare le proprie vittime. (...) Smarrirsi è l’unico posto dove vale la pena di andare” (Scarpa, 2000).

Perdersi? Niente di più facile a Venezia! Così come effettivamente non si può andare troppo lontano; è facilissimo, data la conformazione degli isolati, prendere una calle diversa e ritrovarsi da un'altra parte scoprendo scorci inaspettati.

Condurre a un nuovo percorso che possa consentire un diverso attraversamento della città verso San Marco è il senso che dovrebbe avere il "portus".

Questo nuovo attraversamento, che condurrebbe in ogni caso all'obiettivo può rappresentare un'alternativa per i tanti turisti che giornalmente invadono la Strada Nova e consentirebbe loro di avere anche uno sguardo, su una parte estremamente suggestiva e ricca di luoghi di interesse che rappresenta di fatto "un' altra Venezia".



In questo caso l'ipotesi potrebbe assumere le forme di un vero e proprio collegamento di bordo che sfruttando i vuoti presenti nell'area di Santa Marta, che ho individuato precedentemente, struttura e ne definisce gli spazi: "Il vuoto e il percorso che lo attraversa sono le occasioni, direi gli strumenti per

rendere percepibile, per rappresentare in forme in qualche modo cartografiche l'insieme di quei segni e il complesso delle trasformazioni, per descriverle e quindi tradurle in un nuovo testo" (Spirito, 2003).

I crocieristi soprattutto quelli che attraccano al molo di levante, data la distanza minima che li relaziona con la città, potrebbero, secondo le logiche e gli strumenti tipici di Venezia, attraversare il Canale della Scomenzera attraverso un ponte, perché no abitato, che consentirebbe loro un accesso più diretto a quest'area dalla quale, attraverso la Fondamenta delle Zattere, si arriva al Ponte dell'Accademia, e proseguendo a San Marco, o a Punta della Dogana.

L'inizio dell'attraversamento dovrebbe cominciare in prossimità dei terminal Isonzo e puntare nella grande area libera di fronte all'autorità portuale. Così come aveva ipotizzato Gregotti, l'attraversamento potrebbe avvenire, proprio come nella più normale delle modalità veneziane, con un ponte.

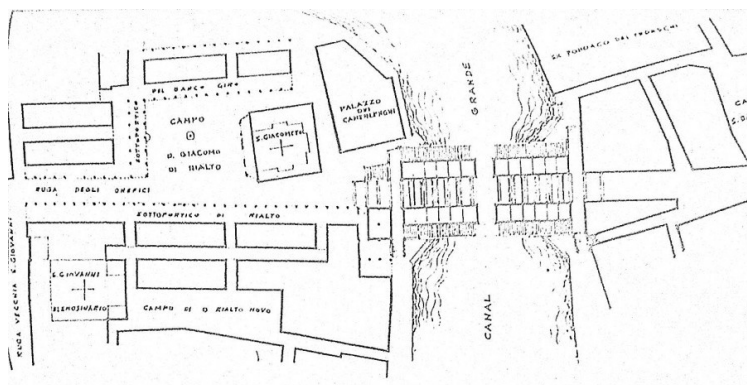
"Solo all'uomo, di contro alla natura è dato legare e sciogliere, e in questo modo specifico che l'uno è sempre il presupposto dell'altro. (...) Gli uomini che per primi tracciano una strada tra due luoghi, portarono a termine una delle più grandi imprese dell'umanità: essi potevano essere andati o venuti tra entrambi da averli per così dire soggettivamente uniti, ma soltanto allorchè essi impressero sulla superficie della terra la Strada, quei luoghi furono uniti obiettivamente, la volontà di connessione era divenuta Forma delle cose. (...) Nella costruzione del ponte quest'opera raggiunge il suo punto più alto. Qui sembra opporsi alla volontà di unione dell'uomo non solo la passiva separatezza dello spazio, ma un'attiva specifica configurazione. Superando questo ostacolo il ponte simboleggia l'espandersi della sfera della nostra volontà sopra lo spazio. Soltanto per noi le sponde del fiume non sono meramente l'una fuori dall'altra, ma "divise". Se non le collegassimo anzitutto nelle nostre finalità, nei nostri bisogni, nella nostra fantasia, il nostro concetto di separazione non avrebbe alcun significato. (...) Il ponte diventa un valore estetico, quando esso porta a

compimento l'unione del separato non solo per l'effettualità e per la soddisfazione di fini pratici, ma la rende anche immediatamente visibile. Il ponte dà all'occhio lo stesso punto fermo per collegare le parti di paesaggio, che esso da ai corpi nella realtà pratica" (Simmel, 1909).

Nel caso veneziano si prova ad intervenire interpretando il *genius loci* del luogo; il tema del percorso-ponte, come elemento della connessione, si associa con le funzioni del ponte più noto della città: Rialto.

"A Venezia, una macchina lignea gettata, in sostituzione di un precedente passaggio su barche, dopo il 1200 e prima del 1250 tra la loggia dei Mercanti e l'antico Fondaco pubblico, destinata all'attraversamento quotidiano del Canal Grande di molte persone, divenne presto anche un'area a disposizione, da occupare. Una moltitudine di venditori ambulanti, esclusi dai luoghi principali del mercato a causa degli ordini e delle attribuzioni che privilegiavano le associazioni di mestiere, semplicemente ne invasero l'impalcato. Si trattava di sfruttare il passaggio pedonale obbligato. I permessi del Maggior Consiglio o della Quarantina Civile concedono ai forestieri l'esercizio del commercio minuto (1309), lo estendono ai cittadini (1316), lo restringono ai soli viandanti e agli stranieri per i prodotti usciti dalle loro case o dai cortili (1317,1324,1332) di nuovo lo ampliano per la vendita di frutta e di pane a "molte povere persone", purchè munite di licenza degli Uffici sopra Rialto. Ratificando insomma i modi d'uso dell'area. Il 7 settembre 1458, il Senato esamina una proposta del Collegio circa l'opportunità di disporre sull'estradosso due file di botteghe, che in parte peraltro erano già state costruite. Nonostante l'insistenza dei Provveditori al Sale, il dibattito tra conservatori e innovatori si fece acceso: da un lato i fruitori di un osservatorio nel cuore della città, da tenere sgombro per ammirare lo snodarsi trionfale della via d'acqua, convinti che l'offerta di nuove unità possa diminuire il valore delle botteghe in Merceria; dall'altro una maggioranza di consiglieri, certi di garantire alla Repubblica un utile indiscutibile e immediato.

In definitiva i bordi del ponte saranno venduti all'incanto: gli interessati potranno innalzare stazi e botteghe. Tra incertezze, restauri parziali o di maggiore entità, dopo la metà del secolo l'immagine del passaggio attrezzato e mercantile appare del tutto nuova: sottolinea l'intenzione della città di favorire il guadagno pubblico e privato, ma assume significati che trascendono la pura necessità; condiziona la sua storia futura, quella dei molti rifacimenti, quella dei progetti architettonici non realizzati e quella infine della sua ricostruzione in pietra tra il 1587 e il 1591 (a seguito dell'incendio del 10 gennaio 1514 che aveva bruciato "tutto Rialto"). Perché l'edificio ad arco unico di Antonio da Ponte, con le sue due file di botteghe in prosecuzione della serie di arcate delle Fabbriche Vecchie del mercato, riassume in sé la propria storia secolare e la forma dei ponti veneziani. Diviene leggendario; rappresenta la sua unità statica e il disegno; manifesta a un tempo un'identità non replicabile e un riferimento universale, tecnicamente importante per la sua solidità" (Calabi, 1987).



Il ponte di Rialto e
l'area del mercato.

Dal testo citato viene fuori una questione molto interessante: la querelle tra conservatori e innovatori in merito alla costruzione di un ponte in pietra avvenuta all'inizio del 1500 che doveva sostituire quello ligneo più volte danneggiato. Il dibattito verteva sulla funzione specifica che il ponte doveva

avere, oltre quella dell'attraversamento del Canal Grande: ma come mercato o come belvedere?

È proprio da questo dibattito che nasce l'idea di provare a unire le due cose: un ponte che funga da collegamento tra la marittima e l'area di Santa Marta, che abbia la funzione di belvedere sulla laguna e sul canale della Giudecca ma che sia allo stesso tempo il punto di innesto del mercato (che come nel caso del mercato di Rialto sorge proprio in prossimità del ponte).

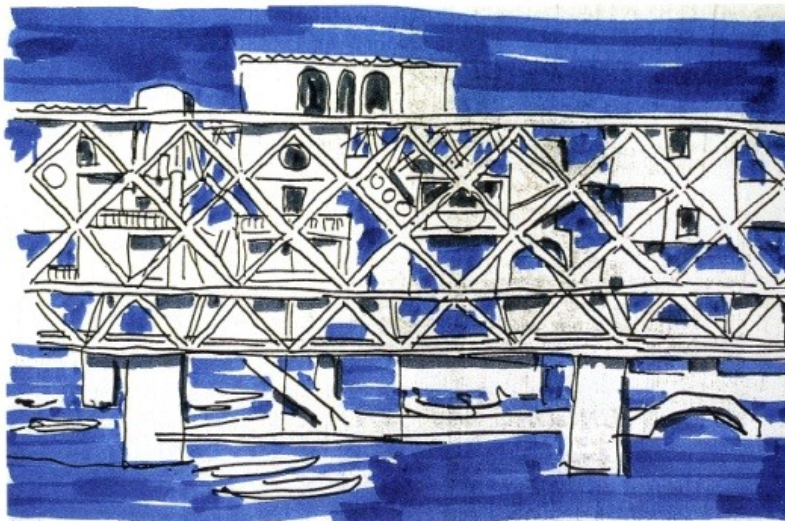
Lavorare sull'idea di un collegamento diretto che sia soprattutto un belvedere, dal quale è possibile traguardare l'area e il resto della città, ha portato a ipotizzare un altro elemento che potrebbe aggiungersi al percorso: una torre, che dialogando a distanza con il campanile di San Marco, si proponesse come un Landmark del porto, "un faro" che fosse al tempo stesso uno strategico punto di osservazione. L'attraversamento-ponte associato a una torre che consenta di guardare la Serenissima dall'alto potrebbe essere un modo, per raccontare la città che si sta per visitare.

Partendo dalla suggestione del progetto realizzato da Norman Foster per la galleria d'arte contemporanea di Gian Enzo Sperone a New York: una stanza mobile che funge sia da galleria d'arte che da ascensore vero e proprio; la torre potrebbe diventare il vero e proprio spazio per l'*edutainment* di Venezia provando a fare del paesaggio l'opera d'arte e raccontarne il corpo: individuare elementi notevoli, monumenti rappresentativi ma anche luoghi insoliti che potrebbe valer la pena visitare. In questo caso la stanza ascensore non dovrebbe essere quindi opaca ma garantire un affaccio privilegiato e inedito sulla laguna e sull'intera area per terminare la sua corsa sulla passerella ponte e consentire l'attraversamento del Canale della Scomenzera.

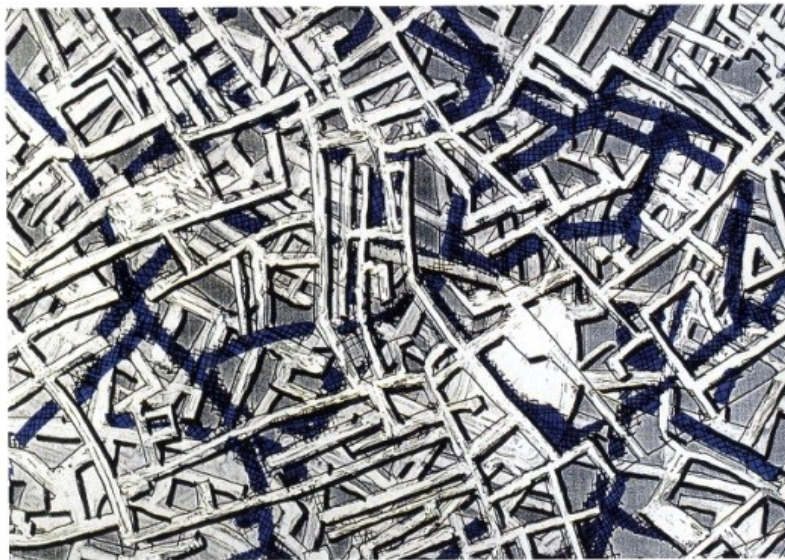


Norman Foster Completes "Moving Gallery"

Ruotato rispetto alle giaciture degli edifici della Marittima, ma parallelo al varco d'accesso dell'autorità portuale, il nuovo percorso/ponte dovrebbe puntare proprio nel piazzale che oggi ospita il parcheggio e trasformarsi in una strada mercato che in maniera lineare indirizzi i crocieristi verso la fondamenta delle Zattere.

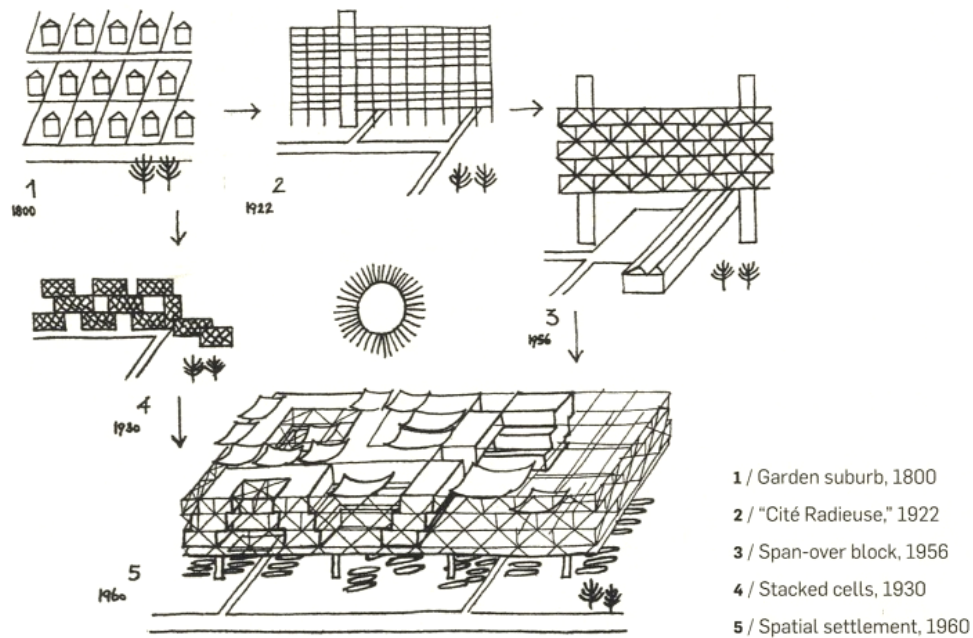


194



195

Yona Friedman, PartI/the dilution of architecture/ ville spatial/BRIDGE-TOWN/VENICE

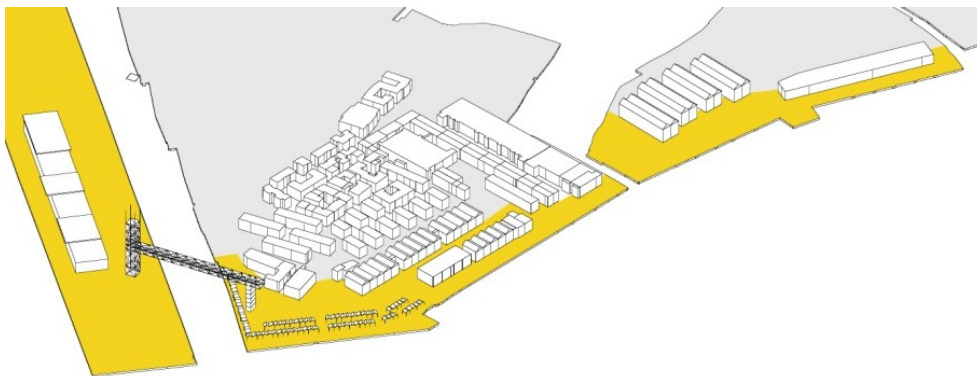


Yona Friedman, Part I/the dilution of architecture/ville spatial

Qui il percorso che dovrebbe essere pensato sia in funzione dei crocieristi che in funzione dei cittadini potrebbe articolarsi attraverso la localizzazione di una serie di spazi, ora con i piedi per terra, che potrebbero raccontare l'anima più che il corpo. Una strada mercato che, in relazione con il contiguo mercato cittadino che si allestisce a giorni alterni al Campiello Longo poco lontano, potrebbe infatti incrementare la fruibilità di questo luogo anche da parte dei cittadini. Immagino una serie di pensiline parallele, che formalmente potrebbero ricordare proprio le falde degli edifici adiacenti per provare, attraverso l'architettura, a raccontare la storia di questo luogo ex-industriale. La posizione di questi spazi per il mercato dovrebbe essere parallela alle due banchine, sviluppandosi quindi come un percorso ad "L" che partendo dall'ingresso dell'autorità portuale dovrebbe invitare la cittadinanza verso la riva e svilupparsi proseguendo perpendicolarmente ovvero parallelamente al

Canale della Giudecca per segnare allo stesso tempo la direzione del percorso verso San Marco.

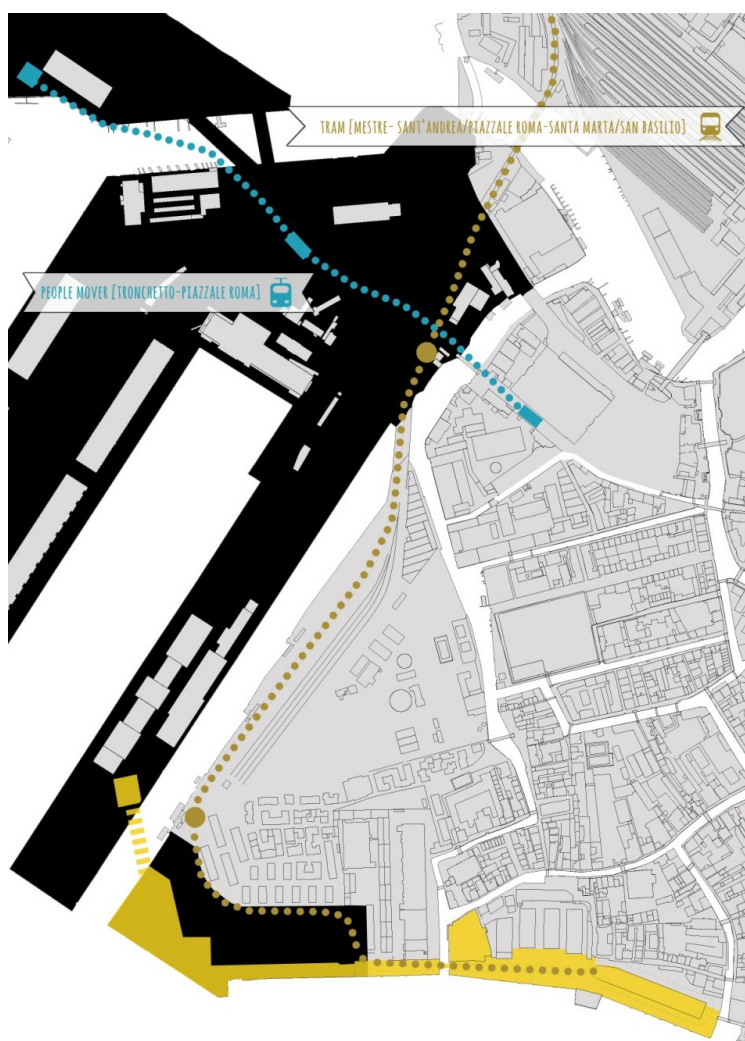
L'idea della strada mercato, a differenza del caso napoletano in cui il mercato viene localizzato all'interno di un edificio, nasce da questa duplice esigenza: ampliare il mercato già esistente e indirizzare i crocieristi verso il nuovo percorso. Il "portus" dovrebbe infatti diradarsi fino all'arrivo alla stazione San Basilio che, interessata anch'essa dal percorso, potrebbe essere caratterizzata da spazi riservati all'*edutainment*. Un rallentamento, più che una pausa, che possa dare qualche ulteriore input sulla città: dalla storia della Venezia industriale alle informazioni sui tanti musei della città.



Il terminal di San Basilio, mantenendo le sue funzioni principali, potrebbe essere messo in gioco e rappresentare la conclusione del percorso ipotizzato.

Il terminal infatti è scandito da una maglia di pilastri centrali che consentirebbe una divisione in senso longitudinale (oggi il terminale è invece diviso in trasversale), in modo da lasciare inalterati i servizi dedicati alla logistica per la parte prospiciente al mare, mantenendo invariata la superficie in termini di mq dedicati al terminal, mentre la parte più interna potrebbe essere dedicata al percorso *edutainment*.

Anche in questo caso l'idea è quella di uno spazio passante che aiuti la comprensione della città e "aumenti" l'esperienza del crocierista durante l'avvicinamento alla sua meta predefinita: un attraversamento lineare che conduce, una volta usciti dall'edificio, a Fondamenta Zattere al Ponte Longo da dove può avere inizio l'escursione.



3.3 Marsiglia e il suo doppio

“Vent’anni dopo, rue des Pistoles, nel quale anche per perdere bisogna sapersi battere, nel quale anche senza possibilità scommettere significa sperare, nel quale l’onore dei sopravvissuti è sopravvivere, nel quale non è un cognac a far male, nel quale è nel dolore che si scopre di essere un esiliato, nel quale le albe non sono che l’illusione della bellezza del mondo, nel quale è meglio esprimere quello che si sente, nel quale non dormire non risolve i problemi, nel quale l’insicurezza toglie ogni sensualità alle donne, nel quale lo sguardo dell’altro è un’arma di morte, nel quale le cose si fanno come si deve, nel quale si sfiora la parte più infima della schifezza del mondo, nel quale esistono cose che non si può lasciar correre, nel quale è preferibile essere vivi all’inferno piuttosto che morti in paradiso, nel quale l’unica trama è l’odio del mondo, nulla cambia ed è un nuovo giorno.

Nel quale di fronte al mare la felicità è un’idea semplice, nel quale quando si apre bocca si dice sempre troppo, nel quale dove c’è rabbia c’è vita, nel quale è essenziale che la gente si incontri, nel quale un po’ di verità non fa male a nessuno, nel quale nella vita le scelte non determinano tutto, nel quale si vorrebbe sbrogliare il filo bianco dal filo nero, nel quale la storia non è l’unica forma del destino, nel quale non esiste una bugia innocente.

Nel quale è difficile credere alle coincidenze, nel quale non c’è poi niente di veramente bello da vedere, nel quale in piena notte si incontrano vascelli fantasma, nel quale abbiamo tutti sognato di vivere come principi, nel quale non siamo così sicuri che altrove non sia peggio, nel quale anche i rimpianti appartengono alla felicità, nel quale si ha un appuntamento con le ceneri fredde dell’infelicità, nel quale a volte meno si spiega meglio è, nel quale non si può obbligare la verità a venire a galla, nel quale quando la morte arriva è già troppo tardi, nel quale viene proposta una visione limitata del mondo.

La notte è la stessa e l'ombra, nell'acqua, è l'ombra di un uomo consumato, nel quale a volte quello che si ha nel cuore è più chiaro di ciò che si dice con la lingua.

Nel quale l'abitudine alla vita non è una vera ragione per vivere, nel quale non è inutile avere qualche illusione sulla vita, nel quale le lacrime sono l'unico rimedio contro l'odio, nel quale può far bene dire o ascoltare ciò che non serve, nel quale sono spesso gli amori segreti che si dividono con una città, nel quale esistono errori troppo mostruosi per averne rimorso, nel quale ciò che si può capire si può anche perdonare, nel quale si impara che è difficile sopravvivere a quelli che sono morti, nel quale, grazie alla leggerezza, la sofferenza può riconciliarsi con il volo di un gabbiano, nel quale è proprio la vita che si recita fino all'ultimo respiro, nel quale viene posta la domanda sulla gioia di vivere in una società senza morale, nel quale è più facile spiegare agli altri che capire in prima persona, nel quale si comprende il senso esatto dell'espressione: un silenzio di morte, nel quale l'imminenza di un evento crea una sorta di vuoto che attira, nel quale anche involontariamente la partita si gioca sulla scacchiera del Male, nel quale si dice che la vendetta non porta a niente e il pessimismo pure, nel quale meno si concede alla vita più ci si inoltra nella Morte, nel quale serve sapere come si vedono le cose, nel quale non esiste verità che non porti con se amarezza, nel quale risulta evidente che l'immondizia è cieca."

Jean-Claude Izzo, *Casino Totale/Solea/Chourmo*.

La posizione



Marsiglia, soprannominata in francese la *cit  phoc enne* (la citt  focese), perch  fondata nel 600 a.C. da marinai greci originari di Focea   la pi  grande citt  della Francia meridionale, capoluogo della regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

  una delle pi  antiche citt  francesi nonch  la seconda citt  della Francia per numero di abitanti. La sua importanza navale e commerciale nonch  la sua

posizione nel bacino del Mediterraneo Nord-Occidentale l'hanno sempre resa appetibile dalle potenze che nei secoli si contendevano l'egemonia del Mediterraneo. Anche oggi la sua posizione, come porta sul mare della Francia la rende dal punto di vista turistico e economico nevralgica per l'interesse di tutto il paese.

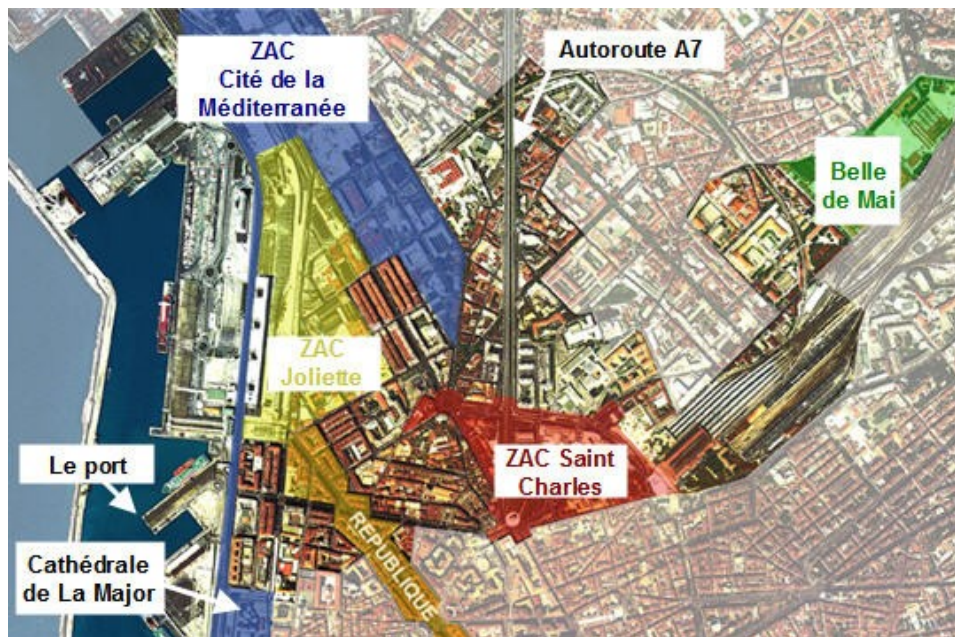
Il suo porto nel corso dell'ultimo secolo si è sviluppato sempre più verso l'area nord della baia, definendosi, come spesso è accaduto nelle città con porto, come un vero e proprio pezzo autonomo. Oltre alla barriera portuale infatti anche due strade a scorrimento veloce (l'autostrada A55 e la strada regionale D5) fondamentali per il collegamento longitudinale dell'area metropolitana hanno determinato uno sviluppo introverso dei due sistemi.

Per questo motivo, e per incrementare la sua importanza a livello nazionale e internazionale, Marsiglia con il progetto Euroméditerranée, sta negli ultimi anni attuando uno dei programmi più ampi e più interessanti nell'ambito della riqualificazione del waterfront. Il progetto, avviato nel 1995, prevedeva inizialmente la riqualificazione di un'area di 310 ha, ampliata di ulteriori 170 ha nel 2007 con Euroméditerranée II per la riqualificazione e la rigenerazione dei quartieri che dal centro si sviluppano proprio verso l'area a nord del vecchio porto.

Il programma ambizioso infatti non solo punta alla riconquista del mare, alla rigenerazione dello spazio retro portuale, al recupero delle aree dismesse e alla formazione di un'immagine rinnovata ma anche al rilancio su scala nazionale dell'intera città che vuole competere con Parigi sia economicamente che culturalmente.

Il comparto iniziale è stato suddiviso in cinque zone: il waterfront e l'area di rappresentanza del progetto Cité de la Méditerranée, 3 km di strada litoranea completamente da ristrutturare e rifunzionalizzare in nome di una riconversione, che soprattutto nel caso dei docks, affonda le radici nell'identità marittima della città; il nuovo centro direzionale e residenziale Joliette; il polo

Culturale della Belle de Mai, realizzato attraverso la riconversione di edifici industriali preesistenti in strutture di produzione culturale e mediatica; Saint Charles, che ospita la stazione ferroviaria e il suo intorno; ed infine Rue de la République, la via centrale che connette Place de la Joliette con il porto antico e la Canabière.



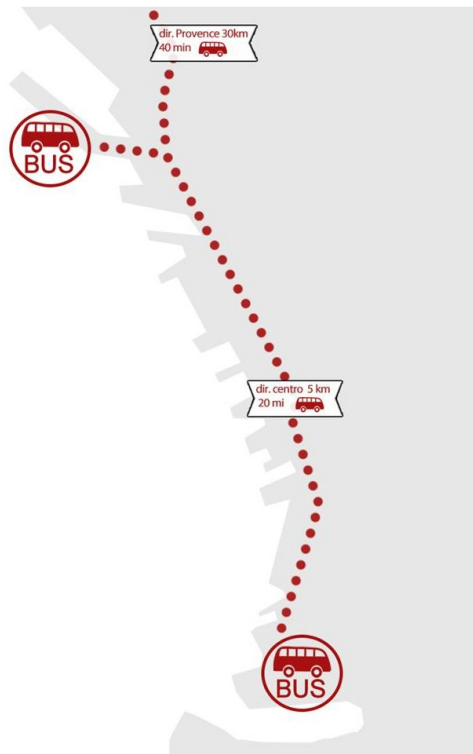
Euroméditerranée è interessante per la dimensione del programma che con un salto di scala affronta il problema della riqualificazione del fronte sul mare intervenendo su gran parte del contesto cittadino. I progetti puntuali sono stati tutti inseriti in un grande piano metropolitano che ha come fine ultimo la riconquista del fronte a mare che però in maniera capillare si espande anche verso il retroterra.

In questo caso il nodo diventa una rete e il progetto per la sua estensione va analizzato nel suo insieme e non come una serie di interventi singoli che, seppur di un certo valore architettonico, da soli non sarebbero probabilmente serviti a raggiungere l'obiettivo: rendere Marsiglia la porta della Francia sul Mediterraneo.



Per fare questo l'azione fondamentale anche se dal minor impatto mediatico è stata quella sulle connessioni che mettono in rete i diversi interventi e ridanno alla città una notevole quantità di spazio pubblico. Grazie ad esempio alla creazione del tunnel della Joliette (parallelamente all'eliminazione di un pezzo della sopraelevata sul mare) si è riusciti ad interrare, almeno per un breve tratto, quello più vicino al centro, l'autostrada che come accennato in precedenza determina un'ulteriore barriera tra la città e il porto. Questo genere di intervento era fondamentale per ridare importanza al litorale che prima aveva tutte le caratteristiche di un'arteria a scorrimento veloce, quasi una superstrada, e che oggi lungo tutta la fascia costiera, che va da Arenç al Vieux-Port, torna ad essere una *promenade* a misura d'uomo.

Il limite



La fitta barriera infrastrutturale che separa tutta la linea di costa parallela al porto dalla città se da un lato determina un impedimento per l'attraversamento perpendicolare, è di fondamentale importanza per l'attraversamento carrabile longitudinale. Questo limite ha fatto sì che i quartieri alle spalle di questa non avessero alcun tipo di relazione con il mare. Il terminal crociere di Marsiglia situato nella punta estrema del Molo Leon Gourret dista dal limite del porto circa 1,5 km e dal vecchio porto 8 km.

Dal lì chiunque voglia raggiungere il centro città deve necessariamente o usufruire del servizio navetta delle compagnie o prendere l'autobus n° 35 della RTM che dalla Porte 4, li condurrà a la Joliette. Questo molo, così lontano dal centro è stato costruito al solo scopo funzionale di consentire l'attracco delle navi di grandi dimensioni, che rappresentano oggi la quasi totalità delle navi da crociera, che non avrebbero lo spazio materiale per ormeggiarsi sulle banchine più prossime al centro.

La relazione con la città è totalmente assente sia per una questione orografica -il quartiere periferico di Saint-André (sviluppatosi come quartiere industriale nel XIX secolo e divenuto prettamente residenziale dopo la seconda guerra mondiale), è sopraelevato rispetto al livello del mare - sia per la barriera autostradale che attraversa il litorale.



La fitta barriera infrastrutturale che separa tutta la linea di costa parallela al porto dalla città se da un lato determina un impedimento per l'attraversamento perpendicolare, è di fondamentale importanza per l'attraversamento carrabile longitudinale. Questo limite ha fatto sì che i quartieri alle spalle di questa non avessero alcun tipo di relazione con il mare.

Il tessuto, a seconda delle esigenze, si è espanso verso nord determinando tutta una serie di quartieri concatenati caratterizzati da uno sviluppo a pettine; i cui grandi boulevard che li attraversano da est verso ovest trovano tutti la loro interruzione sulla strada litoranea senza mai oltrepassarla.

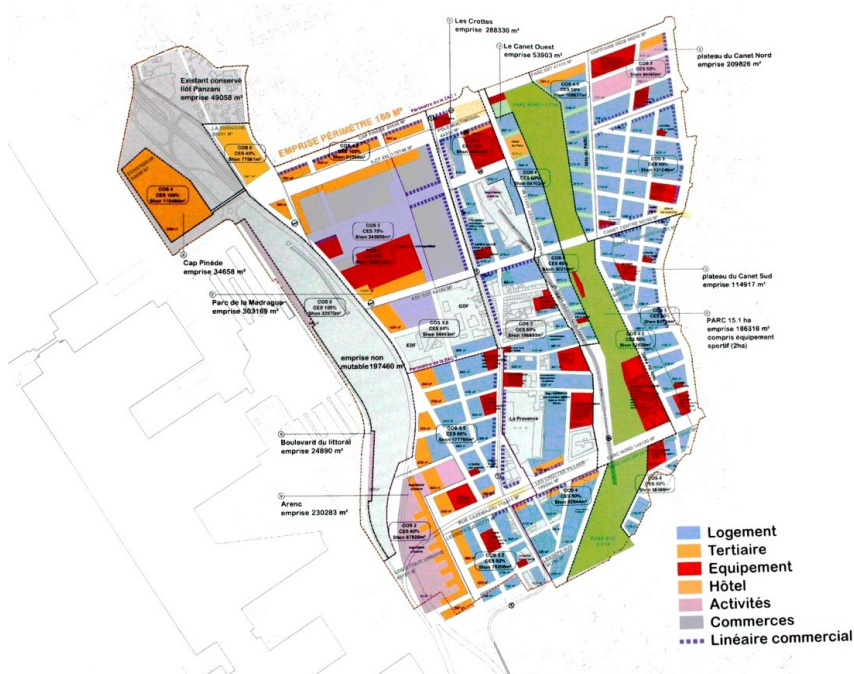


I trasporti pubblici in questo pezzo di città sono insufficienti: la fermata della metro più vicina è la Capitain Gaze a circa 3 km a sud e pertanto l'unica connessione avviene attraverso il trasporto su gomma.

Lavorare in quest'area di bordo per provare a ricucire, almeno in parte, i due sistemi a una scala così vasta porta a intervenire sul sistema della mobilità.

Il programma Euromediterranée prevede a questo scopo la realizzazione di una nuova stazione intermodale, la Capitain Gèze che diventerà (una volta terminata) il nuovo terminale della linea 2 della metropolitana, nuovo capolinea del sistema tranviario e punto di scambio degli autobus.

A differenza di Eurmediterranée I i cui interventi erano concentrati per lo più nella parte del waterfront più prossimo al centro della città al preciso scopo di rinnovarne l'immagine anche in funzione turistica; la seconda parte del programma si sviluppa verso la parte nord della città, negli arrondissement 14 e 15, attraverso una serie di interventi rivolti al miglioramento, urbano e sociale. Per questo pezzo di città, a cavallo tra il centro e la periferia e tra l'entroterra e il mare oggi occupato da insediamenti logistici e poco abitati, si è cercato, attraverso un forte incremento di alloggi e uffici di trasformare questo in un eco-quartiere a vocazione mista e nuovo polo direzionale della città.



L'intervento più a nord infatti prevede proprio la riqualificazione dell'ilot XXL, così è stata chiamata l'area di intervento: la costruzione/ ristrutturazione del grande isolato di forma trapezoidale che costeggia la fascia litornea mantenendo la funzione principale dell'area - il mercato delle pulci di Madrague-Ville - dovrà ospitare grandi eventi.

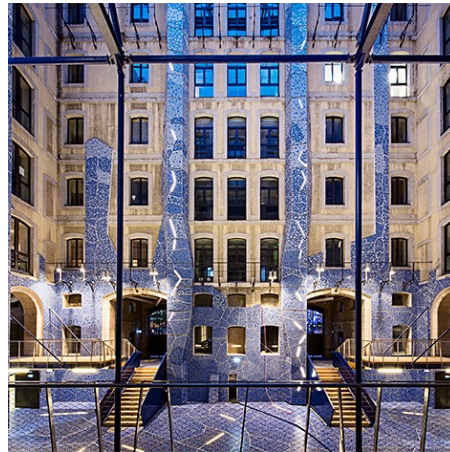
Immediatamente più a sud cominciano gli interventi di Arenc dove attualmente svetta il grattacielo della CMA CGM progettato da Zaha Hadid. Il grattacielo, e gli altri interventi de "les Quais d'Arenc" (il lotto sul quale sorgeranno gli edifici di Jean Nouvel, Yves Lion, Jean Baptiste Pietri e Roland Carta), definiscono il fronte del quartiere sul mare. Anche se completamente accerchiati dalle infrastrutture, sono già entrati a far parte dello skyline della città.



Da questo punto in poi andando verso il centro, sono molti gli interventi puntuali che in questi anni si sono realizzati per rigenerare la fascia litoranea, tra questi: i Docks des Suds, un ex magazzino riconvertito a spazio per grandi eventi, e lo spazio culturale dei Silo Arenc, un ex-edificio industriale che nel 2011 è stato completamente ristrutturato e al cui interno sorge oggi una grande sala per concerti e spettacoli teatrali.

Tra Arenc e quella de" la Gare Maritime de La Major", dove finalmente l'autostrada si interra lasciando la possibilità alla città di relazionarsi con il porto, ci sono i Dock: *"L'interno dell'edificio, oggi considerato solo un lungo corridoio, verrà articolato in quattro corti, differenziate per l'uso dei materiali, del colore, della luce e dei riflessi, che si succederanno una dopo l'altra, portando dalla vecchia Place de la Joliette, situata nel centro storico proteso verso il mare, alla nuova Place de la Méditerranée, simbolo della Marsiglia contemporanea. Mentre i lati lunghi affacciati su Rue de Docks e su Quai du Lazaret, che adesso rappresentano una sommatoria di strade e marciapiedi, diventeranno delle piazze lineari, punteggiate dal verde. Stabilendo così un dialogo continuo tra gli ex magazzini del porto e l'ambiente circostante, in modo che questa architettura sia anche un volano di recupero del quartiere oltre che un elemento di connessione tra la vecchia e la nuova città."* (Kuruvilla, 2105)





In alto il fronte dei Dock sul Quai du Lazaret, si può notare il punto in cui la strada si interra, di lato due cortili interno.

Di fronte “la terrasse du port”, il grande centro commerciale sull’acqua anche esso interessato dal progetto di riqualificazione del waterfront, prospiciente Place de la Joliette punto di partenza di Rue de la République che, tagliando il tessuto, arriva direttamente al Vieux Port a pochi metri dalla pensilina specchiata progettata da Norman Foster.



La “Terracce du port”



Il taglio di Rue de la République fino al Vieux Port



Il padiglione 46x22 m progettato da Foster+Partners

“L’ampliamento più importante, simbolico prima ancora che fisico, è quello verso il mare, a occidente, destinato ad incidere profondamente nell’urbanistica, nella vita e nella realtà della città. Il vero luogo chiave per capire la Marsiglia ottocentesca è la Joliette, con i suoi Docks, la ferrovia che arriva fin in riva al mare, i bacini del porto industriale e commerciale, i lotti occupati dagli uffici delle compagnie di navigazione, che si insediano perfino sulla lunga diga frangiflutti. Marsiglia si apre definitivamente al mare e diventa finalmente città-porto, capitale del Mediterraneo. Il mare si prende allora una rivincita sull’urbanistica marsigliese e il suo antico e ostinato disegnarsi lontano dalle sponde: che cosa è il taglio della Rue Imperial (oggi Rue de la République), nel fitto tessuto costruito dalla sella che lega il Panier alla Porte d’Aix se non la rivendicazione di uno sbocco diretto al mare dal centro cittadino?”

Tra l’embellissement e haussmanizzazione, quella strada di pretesa eleganza, molto lodata o molto criticata tra gli anni ‘50 e ‘60 del secolo, che sale dal Vieux Port e poi riscende alla Place de la Joliette, è il tentativo di avvicinare il Nuovo Porto a quello Vecchio e di rinsaldare il legame tra le banchine e l’imponente edificio della Borsa su le Canebière” (Trisciuglio, 2013).

Proseguendo sul Quai de la Tourette due scalinate conducono alla Cathédrale de la Major sul cui basamento anche in questo caso è stato progettato, sempre con Euroméditerranée, un grande spazio commerciale.

Poco distanti gli edifici simbolo del progetto Euroméditerranée: il MuCEM (il museo delle civiltà dell'Europa e del Mediterraneo) progettato da Rudy Ricciotti e la Villa Méditerranée di Stefano Boeri costituiscono l' "Esplanade du J4", determinano una piazza completamente aperta sul mare che guarda sia la vecchia darsena che il nuovo porto.



Marsiglia, il MUCEM progettato da Rudy Ricciotti in primo piano, a destra l'edificio di Stefano Boeri

Il MuCEM concepito come un blocco monolitico in acciaio e vetro ricoperto da una doppia pelle in cemento filigranato non solo consente alla luce naturale di filtrare all'interno ma anche di godere della vista esterna sul porto, inoltre il collegamento sopraelevato che conduce, attraverso una passerella inclinata, alla fortezza Fort St. Jean ne accentua il valore relazionale con la preesistenza. La fortezza quattrocentesca infatti oltre ad ospitare il ristorante principale del museo presto ospiterà altre gallerie espositive in modo da rendere le due strutture assolutamente complementari. La piazza antistante, seguendo tutt'altra logica, è stata concepita come un vero e proprio belvedere pubblico e indipendente dal museo, una terrazza nel mare che vuole essere il nuovo biglietto da visita del capoluogo della Provenza.

In questa cornice arrivano oggi le Navi di medie dimensioni che non hanno completamente perso la relazione urbana: se prima era Notre Dame de la Garde a caratterizzare l'ingresso in città oggi un'altra cattedrale, quella de La Major ne caratterizza l'avvicinamento.

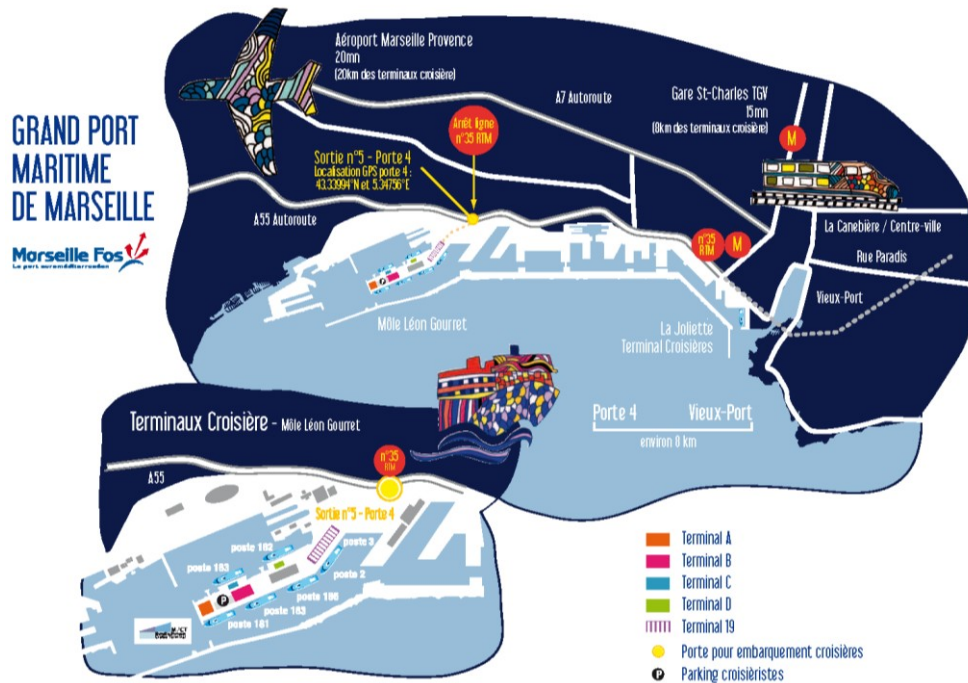
Il traghettamento *portus*

Il caso-studio marsigliese viene affrontato proprio per la distanza che separa il terminal dal centro, il che determina un ragionamento a una scala quasi territoriale, provando a strutturare una rete lineare connessa con l'entroterra. Nell'attesa che lo sviluppo infrastrutturale si estenda oltre il nuovo capolinea previsto, che non riesce in ogni caso a coprire l'area nord di Marsiglia, l'ipotesi potrebbe dare una risposta a questo problema attraverso la realizzazione di una linea di people mover, posta proprio sul limite tra il porto e la città, che "traghetti" più agevolmente i crocieristi verso la gare du J4 a la Joliette (attualmente più rappresentativa nonché centrale rispetto alla città) e sia di supporto al sistema di trasporto esistente a servizio dei cittadini.

Come nella logica aeroportuale, il terminal Leon Gourret è stata localizzato senza badare alla relazione che questo luogo dovesse avere con la città: come accade quando si arriva in aereo è sempre necessario un tempo ulteriore per raggiungere effettivamente la meta. Questo tempo che oggi viene speso in autobus, potrebbe essere utilizzato, come nei casi precedenti, per rendere il crocierista più consapevole dei caratteri e delle qualità della città.

Il limite già molto marcato tra i due sistemi metropolitani può essere un'occasione per una vera e propria ricucitura per punti significativi per i turisti e strategici per l'attraversamento perpendicolare del bordo nella logica di punti notevoli di relazione tra la città e l'area portuale.

Il "traghettamento", di bordo, dovrebbe avvenire sul limite fisico tra le due amministrazioni deviando quando è necessario per non interferire né con i punti d'ingresso al porto né con le diramazioni delle strade che si insinuano verso l'interno.



Provando a invertire le attuali modalità di spostamento passeggeri, anche in un’ottica più propriamente ecologica, nel caso marsigliese si propone una soluzione alternativa e più rapida per trasferire i passeggeri al centro: un trenino elettrico. Come accade oggi a Venezia con il People Mover o come accade nei grandi aeroporti, il percorso “portus” dovrebbe partire dall’attuale terminal crociere per concludersi, dopo una serie di fermate intermedie, che provano a tenere insieme i grandi “mercati” intercettati dal percorso, proprio nel cuore del progetto Euroméditerranée, all’altro capo del terminal, quello più rappresentativo: Gare La Major.

Il “portus” a Marsiglia racconterebbe così la città contemporanea e le sue trasformazioni legate anche al grande progetto Euroméditerranée.

Un’ipotesi legata in questo caso alla logica infrastrutturale che vuole sovrapporsi all’esistente connessione longitudinale nord-sud, ma senza definire un’ulteriore barriera. In questo caso, il “portus”, potrebbe configurarsi come un’ infrastruttura e l’innesto come un prolungamento, di straordinaria

portata – circa 8 Km - dell'elemento architettonicamente più significativo della stazione marittima marsigliese: una gigantesca “trave reticolare” che connette due dei quattro hangar del molo.

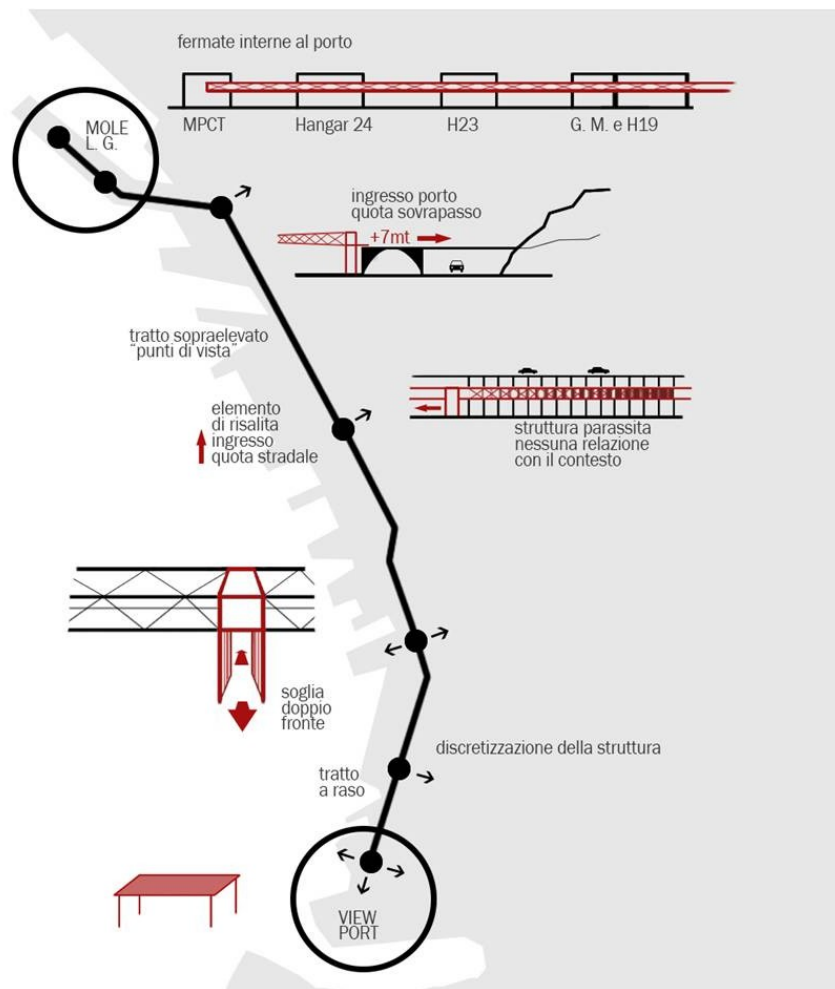


La passerelle du poste 181 (*MER ET MARIN, V. GROIZELEAU*)

Il disegno del percorso del people mover dovrebbe ridefinire, sovrapponendosi, l'architettura del “limite” con due opposte modalità: nella parte iniziale (corrispondente al porto commerciale e cantieristico) la struttura reticolare dovrebbe essere sopraelevata disponendosi talvolta anche con una logica parassita rispetto alle rete infrastrutturale esistente (autostrada); nell'ultimo tratto invece, corrispondente all'area del porto passeggeri, dovrebbe smaterializzarsi, per non rappresentare un limite nel punto in cui finalmente è stata interrata la strada, proponendosi come sottolineatura molto lieve e a raso del limite tra i due sistemi. La materializzazione del “portus” in questo caso si appoggia a una serie di elementi dell'*edutainment* esistenti (in particolare quelli realizzati con il progetto Euroméditerranée) disposti lungo il percorso di “traghettaggio” dei crocieristi dalla stazione nord all'area della Joliette. Allo stesso tempo, come è accaduto per casi precedenti, il “portus” dovrebbe essere evocato in alcuni tratti dalla stessa architettura del percorso.

Una parte del tragitto potrebbe introdurre punti di vista nuovi sulla baia e sulla città; un'altra parte escludendo invece il "panorama", troppo segnato dalla stratificazione delle reti portuali e autostradali, potrebbe raccontare - attraverso una forma di rappresentazione multimediale interna alla stessa architettura del percorso - proprio le trasformazioni della città, il progetto Euroméditerranée e in particolare le aree dove questo traghettaggio consentirà la discesa.

Proviamo a fare un'ipotesi.



Il punto di partenza del people mover, nell'ottica in cui questo debba essere un oggetto direttamente collegato alla stazione marittima, è la stazione marittima stessa. Esattamente come avviene per il collegamento dei terminal aeroportuali, non ha una vera e propria "stazione", ma potrebbe configurarsi come un parassita che attaccandosi alla struttura esistente consenta uno spostamento più rapido, sia dentro che fuori dal porto.

Il primo tratto, tutto interno al porto, dovrebbe avere due fermate per consentire la fruizione della navetta da tutti e 4 gli Hangar disposti sul molo.



In evidenza i 4 hangar del Mole Leon Gourret e le ipotetiche fermate del percorso

Questo tratto dovrebbe svilupparsi fino alla "porte 4" a una quota sopraelevata seguendo la giacitura della strada carrabile sia per consentire una maggiore libertà di movimento alla quota inferiore da parte di tutti i mezzi portuali sia per trovarsi alla stessa quota dell'ingresso al porto che avviene tramite una bretella posta a 7 m. In questo punto potrebbe esserci la prima "fermata" vera e propria che definirebbe l'ingresso effettivo del porto e rappresenterebbe il primo punto di collegamento con la città nel suo tratto più periferico. La fermata "porte 4" correndo in adiacenza alla bretella d'ingresso del porto dovrebbe consentire l'accesso solo dalla quota superiore, ovvero la quota

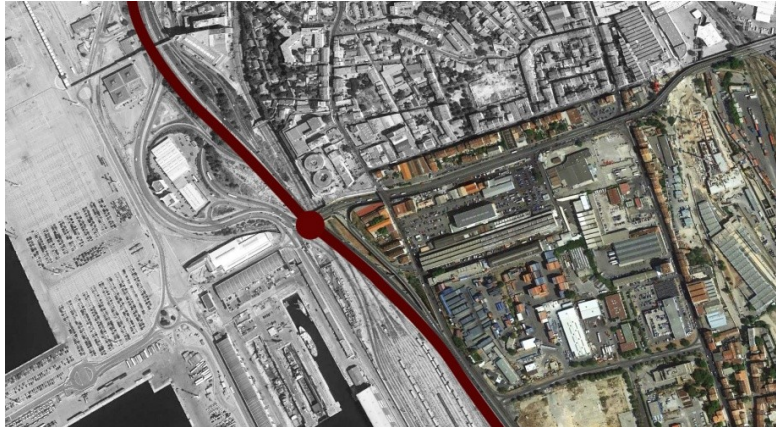
stradale nonché quella del varco d'accesso al porto nel punto in cui questa interseca la sopraelevata che consente l'attraversamento dell'autostrada. Qui, dunque, il "portus" si configura soprattutto come "imboccatura", luogo che segna la prima parte del *traghetamento* dalla nave alla città.



La "Porte 4" sopraelevata di 7 mt rispetto alla quota del porto che si raccorda con la bretella che conduce a quartiere a monte.

Il secondo tratto, anch'esso prevalentemente sopraelevato, dovrebbe correre parallelo al Chemin du Littoral fino al Pastificio Panzani, e proseguire dritto seguendo la giacitura dell'autostrada, nel tratto in cui la strada litoranea piega per entrare all'interno della città diventando Avenue du Cap Pinède, la quale a sua volta porta alla Stazione Capitaine Gèze. Questa strada infatti segna proprio il limite degli interventi Euroméditerranée, nonché un importante punto di attraversamento est-ovest.

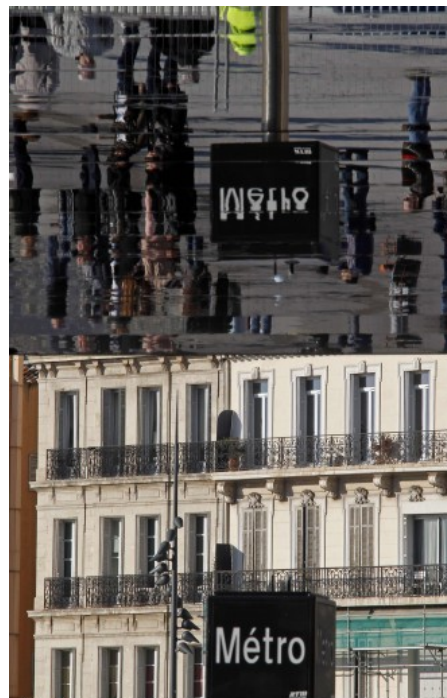
Dove la strada passa sotto l'A55 per insinuarsi all'interno del tessuto urbano, dovrebbe collocarsi la seconda fermata di questa navetta, che rappresenterebbe quindi non solo un nodo di interscambio con la vicina stazione della metropolitana ma anche una fermata importante per la relazione con l'ilôt XXL che si trova immediatamente alle spalle dell'autostrada.



In evidenza il tragitto del “portus” e la fermata in corrispondenza con l’ Ilot XXL sulla destra.

La fermata in questo caso deve relazionarsi con la quota più bassa per consentire l’attraversamento pedonale al di sotto dell’autostrada. L’ingresso dovrebbe essere rivolto verso Cap Pinède, proprio per accentuare la relazione che stavolta non è con la parte del porto cantieristico “Saint Cassien” bensì con l’Ilôt XXL e il mercato delle pulci, primo “portus” del traghettamento.

Posto che nel caso marsigliese il “portus” si configuri come “mercato di mercati” (secondo la definizione della Calabi), come per gli altri punti di innesto con le aree mercato della città che verranno intercettati durante il percorso, si potrebbe immaginare, lavorando in analogia con la pensilina/specchio di Norman Foster situata all’ ingresso del Vieux Port, che una pensilina anche diversa per forma e dimensione possa essere il luogo dove alcuni elementi di questo racconto si materializzano.



Immagino spazi per la vendita, info point, proiezioni, che rimandano più nello specifico alle “cose da fare” nelle vicinanze.

Proseguendo il “traghettaggio” la navetta, in maniera parassitica, potrebbe innestarsi alla struttura autostradale che da qui sarà sopraelevata fino al suo interrimento nel tratto che dai dock attraversa il Vieux port con un tunnel sotterraneo.

In questo terzo tratto il people mover potrebbe essere quasi totalmente schermato in modo da limitare la vista che, per circa un chilometro, si relaziona con la sopraelevata autostradale e con un fitto fascio di binari paralleli al bacino di raddobbo. Come accade con le giostre, e perfettamente in linea con logica *edutainment*, questo tratto potrebbe configurarsi come un tunnel multimediale nel quale proiettare una serie di filmati, audio, video che raccontano la città. Lavorare sul “portus” nello spazio in movimento consente, sempre con le logiche richiamate all’inizio, di massimizzare il tempo che i crocieristi hanno a disposizione.

La fermata successiva, per intercettare i punti significativi di Euroméditerranée, dovrebbe trovarsi tra il grattacielo CME CGM di Zaha Hadid e, precisamente nel punto in cui l’autostrada sovrappassa Boulevard Mirabeau: questo è forse il punto più importante per la relazione tra il porto e la città. Il nodo definirebbe a sua volta una rete con la fermata “National” della linea 2 della metropolitana, con il capolinea “Euroméditerranée Arenc” della linea tranviaria T2, con il molo di Arenc dal quale partono i traghetti. Nella logica del “traghettaggio/portus” intercetta spazi per l’*edutainment* dei Docks des Suds e Silo Arenc.

La fermata dovrebbe rappresentare anche formalmente questa relazione doppia, con il porto e con la città, che in questo punto è particolarmente significativa sia per i cittadini che per i turisti. Una vera e propria soglia che

alla quota 0, con la stessa pensilina della fermata precedente, definisse il passaggio tra il sistema portuale e quello urbano.

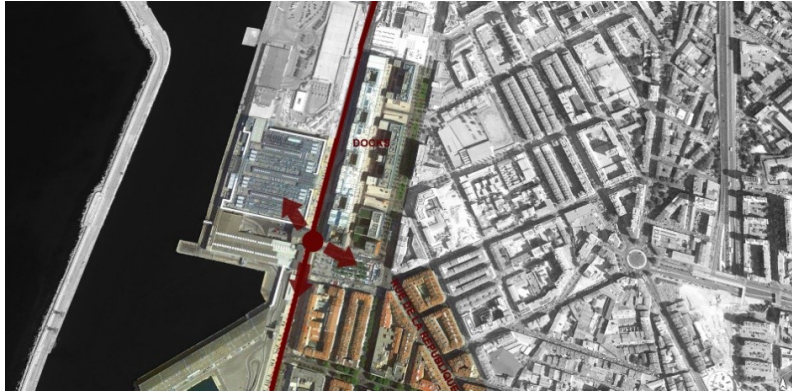


In evidenza: il grattacielo CME CGM, les Quais d'Arenc, Docks des Suds, Silo Arenc, e l'imbarco traghetti.

Il quarto tratto, più breve dei precedenti, necessario a intercettare uno dei più significativi interventi di Euroméditerranée sul waterfront, “la terrasse du port”, dovrebbe incominciare a scendere e smaterializzarsi, per proseguire a raso fino alla fine della sua corsa. La fermata intermedia, più precisamene nella Place de la Joliette punto di partenza di Rue de la République che penetra nel tessuto urbano raggiungendo l'insenatura del Vieux-Port, dovrebbe quindi essere a raso, per non definire un'ulteriore barriera per l'attraversamento, e disporsi nello spazio che oggi è definito da un largo marciapiede.



Per rimarcare in questo tratto la volontà di un intervento poco invasivo, la pensilina in questo tratto dovrebbe solo fungere da elemento segnaletico.



La fermata a Place de la Joliette dalla quale parte Rue de la Republique, di fronte a "le terraces du port"

Il quinto e ultimo tratto sempre a raso, per favorire l'attraversamento pedonale e non creare un ulteriore barriera visiva tra il porto e la città, vede il suo capolinea all'ingresso del terminal del la Major, precisamente nel piazzale antistante oggi adibito a parcheggio, di fronte alle Cattedrale.

Anche qui una grande pensilina dovrebbe segnalare la fine di questo "traghettaggio litoraneo" e per contiguità raccontare i progetti de l'esplanade J4, la relazione con il waterfront e l'evoluzione del porto.



BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *La città mediterranea*, I.P.I.GE.T. (Istituto per la pianificazione e la gestione del territorio), QUADERNO N°2 1987.
- AA.VV., CASAMONTI M. (a cura di), *Annali dell'Architettura e delle Città- Napoli 2006*, Motta Architettura srl, Milano 2006.
- AA.VV., CASAMONTI M. (a cura di), *Annali dell'Architettura e delle Città- Napoli 2007*, Motta Architettura srl, Milano 2007.
- A.A.V.V., *Confronti, infrastrutture urbane e città storiche*, arte'm, Napoli 2013.
- AA. VV., *Napoli una storia per immagini*, Gaetano Macchiaroli Editore, Ercolano (NA) 1985.
- AA.VV., *Le città del mediterraneo*, IV Forum Internazionale, Facoltà do Architettura degli studi Mediterranea di Reggio Calabria, Iiriti Editore, Reggio Calabria (istant book).
- AGAMBEN G., *la comunità che viene*, Bollati Boringhieri, Torino 2001.
- ALEMANY J., "Cambios en eltransportemarítimo y nuevapercepciónciudadana del paisaje portuario", in « PORTUS », n°18, 2009.
- ALEMANY J., "Dossier: Cruceros, puerto y ciudad", « PORTUS », n°17, 2009.
- ALEMANY J., "Las relacionespuerto-ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias", in « PORTUS », n°1, 2001.
- ALISIO G., IZZO A., AMIRANTE R. (a cura di,), *Progetti per Napoli*, Guida Editori, Napoli 1987.
- AMIRANTE R., *Il porto di Napoli, studi per la redazione del piano regolatore*, Liguori editore, Napoli 2001.
- AMIRANTE R., BRUNI F., SANTANGELO M.R., "Il porto", Electa, Napoli 1993.
- APPLEYARD D., LYNCH K., MYER J. R., *The View From the Road*, Massachusetts Institute of Tecnology, Cambridge (Massachusetts) 1964.
- ARCIDIACONO C. (Vicepresidente della Fondazione Mediterraneo), *Il turismo culturale portuale, I porti e le città*, www.euromedi.org.
- ASSANTE A., *Il porto di Napoli*, Editore "il porto" Napoli, Napoli 1941.
- AUGÉ M., *Non luoghi (Non-lieux 1992)*, elèuthera, (trad. it. di Dominique Rolland) Milano,2010
- BAEDEKER K., *DasMittelmeer*, K.B.Verlag, Leipzig 1909.
- BELLI C., *Nord-sud*, in «Quadrante», n.1, maggio 1933.
- BENJAMIN W., *Immagini di Città(1971)*, Einaudi, Torino 2007.
- BOERI S., "tra porto e città", in «Aquapolis», n°3-4, 1999.
- BRAUDEL F., *Civiltà e imperi del mediterraneo nell' età di Filippo II*, Einaudi,1976.
- BRAUN G., HOGENBERG F., *Civitatesorbisterrarium*, Colonia, 1572 (Volume I 1572, Volume II 1575BRUTTOMESSO R., "Para una historia de la ciudad portuaria. Desde los orígenes hasta la era industrial", «PORTUS», n°19, 2010.

- BRUTTOMESSO R.(a cura di), *Città-Porto/ City-Port*, Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio, Venezia 2006.
- CALABI D., *Il mercato e la città, piazze strade, architetture d'Europa in età moderna*, Marsilio Editori, Venezia 1993.
- CALABI D., MORACHIELLO P., *Rialto: le fabbriche e il ponte*, Einaudi, Venezia 1987.
- CALVINO I., *Le città invisibili*, Oscar Mondadori, Milano 2009.
- CALVINO I., *Six Memos for the next Millennium*, Random House Australia (Pty) Limited, NSW Australia 1988.
- CAPASSO A. (a cura di), *Commercio e città, lo spazio commerciale e lo scenario urbano, cultura e progetto*, CUEN, Ercolano (NA) 1993.
- CAPASSO A. (a cura di), *Mercati e città, luoghi di scambio e d'incontro*, Prismi, Napoli 2003.
- CAPOCACCIA F., "Crociere nel Mediterraneo", «PORTUS», n°2, 2001.
- CAPOZZI R., "Edifici industriali", in Stenti S. (a cura di), *Marcello Canino 1895/1970*, Clean, Napoli 2005.
- CARTA M., *Creative city/dinamics, innovatios, actions*, List, Barcellona 2007.
- CASTELLS M., *La città delle reti*, Marsilio, Venezia 2004.
- CHIOFFI L., *Sylloge Epigraphica Barcinonensis (SEBarc)* x, 2012, issn 2013-4118.
- COSTA P., "Traffico crocieristico a Venezia: un'opportunità di riqualificazione di aree portuali", «PORTUS», n°17, 2009.
- CLEMENT G., *Manifesto del terzo paesaggio*, Quodlibet, Ascoli Piceno 2005.
- CUSATELLI G. D., "Bari: i luoghi della storia, il porto e il fronte a mare", in «PORTUS», n°9, 2005.
- DA LUZ ROSINHA M., "Porto e Cidade: duasestratégias, umobjectivo", «PORTUS», n°7, 2004.
- DE AMICIS E., *Costantinopoli*, Fratelli Treves Editore, Milan, 1877.
- DE SOLÀ MORALES I., *Terrain vague*, in «Quaderns» n. 212., 1996.
- DI DOMENICO C., *il punto di vista immaginario*, il nuovo melangolo, Genova, 2012.
- DI VENOSA M., *Interfaccia porto-città*, in «infraspazi», Pepe Barbieri (a cura di), Meltemi Editore srl, Roma 2006.
- DI VENOSA M., "L'interfaccia porto-città", in «PORTUS», n°10, 2005.
- DINA A., "Venezia: il programma 'Porti e Stazioni'", in «PORTUS», n°16, 2008.
- ECO U., *Storia della terra e dei luoghi leggendari*, Bompiani, Bergamo 2013.
- ECO U., "proposta per una semiologia dell'architettura", «Marcatré», n° 34-36, 1967.
- ESLAMI A. N., *Architetture del commercio e città del Mediterraneo*, Bruno Mondadori, Milano-Torino 2010.
- FATIGATO O., *Napoli est réussie, il ritorno in occidente di Le Corbusier*, Officina Edizioni, Roma 2013.
- FAVA N., *Progetti e processi in conflitto: il fronte marittimo di Barcellona*, tesi di dottorato presso la Universitat Politècnica de Catalunya. Barcellona. Escola técnica superior d'arquitectura, Departament de projectes Arquitectònics. Barcellona 2003.

- FORNASIERO T., *La laguna di Venezia e i cambiamenti climatici, Scenari al 2100*, in Marzo M. e Rakowitz G. (a cura di), « *Nella ricerca, Città/Venezia* », Università Iuav di Venezia, Dipartimento di Culture del Progetto, febbraio 2015
- FORTE F., *Politiche urbane, Napoli: storia bisogni opportunità*, Inu Edizioni, Roma 2006.
- FOUCAULT M., *Utopie Eterotopie*, Cronopio, Napoli 2011.
- FOUCAULT M., *Eterotopie*, Conferenza al Cercle d'études architecturales, 1967, in Pandolci A., "Archivio Foucault. Interventi colloqui, interviste", vol3, 1978-1985.
- Estetica dell'esistenza, etica, politica, Feltrinelli, Milano 1998.
- GAUTHIEZ B., "Espace Urbain. Vocabulaire et morphologie", *mONum Ediction du Patrimoine, Inventaire general des monuments et des richesses artistiques de la France*, Paris 2003.
- GRAVAGNUOLO B. (a cura di), *Napoli, il porto e la città, storia e progetti*, Edizioni Scientifiche italiane, Napoli 1994.
- GRECO N., *La città e i suoi mari, il waterfront tra sostenibilità e governance*, Franco Angeli, Milano 2009.
- GREGOTTI V., "la stazione marittima di Venezia", in « Casabella », n.589, 1992.
- GUEZ J. P., *Ricerca dell'identità delle città mediterranee*, in *Architettura del Mediterraneo. Conservazione, trasformazione, innovazione*, a cura di P. Portoghesi, R. Scarano, Atti del Convegno internazionale di studi, Napoli 2002, Roma 2003.
- HOYLE B., *Aree portuali e trasformazioni urbane: le dimensioni internazionali delle ristrutturazioni dei waterfront*, Mursia, Milano 1994.
- JACKOB M., *Il paesaggio*, il Mulino, Bologna 2009.
- JINNAI H., "La rivoluzione delle città dalla prospettiva del mare", in Bruttomesso R. (a cura di), *Città-Porto/ City-Port*, Catalogo della X Mostra Internazionale di Architettura di Venezia, Marsilio, Venezia 2006.
- KONVITZ J., *Cities and the sea. Port city planning in early modern Europe*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore (MD) 1978.
- KOOLHAAS R., "La città generica", in « Domus », n° 791, 1997 .
- KOOLHAAS R., *Delirious New York. Un manifesto retroattivo per Manhattan*, Electa, Milano 2001.
- KURUVILLA G., "Promenade nei Docks restaurati della nuova Marsiglia", in « Abitare », marzo 2015.
- LE CORBUSIER, *Verso una architettura (1921)*, trad. it. Pierluigi Cerri e Pierluigi Nicolin (a cura di), Longanesi & co., Milano 1989.
- LE CORBUSIER, *Voyage d'Orient – Carnets*, Electa-Fondation L.C. Paris, 2000 (facsimile secondo la stesura originale del 1987).
- LYNCH K., *L'immagine della città (1964)*, Marsilio, Venezia 2006.
- LUPI P., "Cos'è un porto?", in « PORTUS », n°21, 2011.
- MANGONE M., "SYNCHRONICITY. A project for planning news pace-time relations, through the "city-port" of Euro-Mediterranean area", in « PORTUS », n° 27, 2014.
- MASIERO R., *Estetica dell'architettura*, il Mulino, Bologna 1999.

- MATVEJEVIC P., *Medierraneo- un nuovo breviario*, Garzanti, Milano 1991.
- MAZZOTTA D., *"la Stazione Marittima"*; in Mancuso F. (a cura di), *Archeologia Industriale nel Veneto*, Silvana Editoriale, Milano 1990.
- MCLUHAN M., *Gli strumenti del comunicare*, Il Saggiatore, Milano 1967.
- MENO M., *Mediterranei. Internazionali paesaggi culturali e pianificate realtà* , in AA.VV., *Paesaggi d'architettura mediterranea*, Agorà Edizioni La Spezia 2003.
- MONESTIROLI A., *L'architettura della realtà*, Allemandi & co., Milano 2004.
- NICOLINI R., *Città d'acqua*, Iv Forum Internazionale Studi "le Città Del Mediterraneo", 27-28-29 Maggio 2008, *Le città' del Mediterraneo. Atti del IV Forum Internazionale di Studi, Reggio Calabria, 27-28-29 maggio 2008*, Iiriti Editore, Reggio Calabria (ITA) 2010.
- NORBERG-SCHULZ C., *"il linguaggio della memoria"*, *Architettura-Monumento-Memoria*, a cura di Vincenzo Pavan, Arsenale Editrice, Venezia 1986.
- NORBERG-SCHULZ C., *Genius Loci. Paesaggio, ambiente, architettura*, (trad. di Anna Maria Norberg-Schulz.), collana Documenti di architettura, Electa, 1992.
- PAONE F., *"Quartieri portuali in Italia: i casi di Genova e Trieste"*, in «PORTUS», n°3, 2002.
- PARITÀ G., *Aree di margine, de-liri urbani della città contemporanea*, tesi di dottorato in progettazione urbana XXIV ciclo, Università degli studi di Napoli Federico II, 2012.
- PATRIZIO A. (a cura di), *Pratiche di governo per il commercio nelle città*, Confcommercio commissione politiche per le aree urbane, Lineatre service, Milano 2007.
- PAVAN V. (a cura di), *Architettura-Monumento-Memoria*, Arsenale Editrice, Venezia 1986.
- PAVIA R., *"La pianificazione delle aree portuali italiane. Problemi e prospettive"*, in «PORTUS», n°5, 2003.
- PAVIA R., SALIMEI G. , *"Il nuovo waterfront monumentale di Napoli"*, in «PORTUS», n°10, 2005.
- PAVIA R., *"I porti delle città"*, in «PORTUS», n°15, 2008.
- PAVIA Ro., *"La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli"*, in «PORTUS», n°19, 2010.
- PORTOGHESI P., SCARANO ., *L'architettura del Mediterraneo*, Gangemi Editore spa, Roma 2002.
- PITZALIS E. , *Identità mediterranea*, in Annali dell'architettura e delle città, Napoli 2006, *Paesaggi urbani del mediterraneo*, Motta Architettura, Milano 2006.
- RAZZINI A., *"Viaggi e mete: la nuova stazione passeggeri del Porto di Venezia"*, in «PORTUS», n°2, 2001.
- ROGER A., *Breve trattato sul paesaggio*, Sellerio Editore, Palermo 2009.
- ROSSELLI A., *"Il porto come struttura e significato"*, in «PORTUS», n°10, 2005.
- ROSSI A., *L'architettura della città*, Clup, Milano 1987.
- ROWE C. e KOETTER F., *Collage City*, Il Saggiatore, Milano 1981.

- SALVI R., *Identity matters*, Franco Angeli, Milano 2014.
- SAVINO M. (a cura di), *Waaterfront d'italia*, Franco Angeli, Milano 2010.
- SCARANO A., *Identità e differenze nell'architettura del mediterraneo*, Gangemi Editore spa, Roma 2006.
- SCARANO A., *Luoghi e architetture del Mediterraneo*, Gangemi Editore spa, Roma 2006.
- SCARPA T., *Venezia è un pesce, una guida*, Giangiacomo Feltrinelli Editore, Milano 2000.
- SCOPPETTA Cecilia, "Istanbul tra globale e locale. Waterfronts e nuove immagini urbane", in «PORTUS», n°21, 2011.
- SEASSARO L., "Waterfront: una nuova risorsa tra tensioni e aspettative", in «PORTUS», n°1, 2001.
- SECCHI B., *Le condizioni sono cambiate*, in «Casabella», n° 498/99, 1984.
- SPIRITO F., *I termini del progetto urbano*, Officina Edizioni, Roma 2003.
- SICA P., *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, Laterza, Bari 1970.
- TOMA P. A., *Storia del porto di Napoli*, Sagep Editrice, Genova 1991.
- TORBIANELLI V., FRAUSIN T., "Sviluppo delle crociere e rigenerazione urbana: quali legami possibili? Casi studio dal progetto URBACT-CTUR", in «PORTUS», n°21, 2011.
- VALÉRY P., *Eupalino o dell'architettura*, trad. it. Raffaele Contu (a cura di), Edizioni Biblioteche dell'immagine, Pordenone 1988.
- VENTURI R., *Learning from Las Vegas*, Cluva, Venezia 1985.
- VENTURI R., *Complessità e contraddizioni nell'architettura*, Dedalo, Bari 1980.
- VERCELLONI V., *Comunicare con l'architettura*, Franco Angeli, Milano 1993.
- VEGETTI M., *Una geopolitica immaginaria del Mediterraneo*, in «impresa & stato», 2010, vol. 87.
- WALLACE D. F., *Una cosa divertente che non farò mai più*, minimum fax, Roma 2012.
- WESTPHAL M., "The Development of sophisticated passenger boarding bridges for cruise terminal", in «PORTUS», n°17, 2009.
- ZACCHELLO G., "Il porto di Venezia in città: piano di sviluppo e comunicazione", in «PORTUS», n°14, 2007.
- ZANINI P., *Significato del confine*, Bruno Mondadori, Milano 1997.